

**Universidade Nova de Lisboa**  
**Faculdade de Ciências Sociais e Humanas**

# **A Carreira da Índia e o Corso Neerlandês**

## **1595-1625**

**Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos**  
**e da Expansão Portuguesa (séculos XV-XVIII)**

**André Alexandre Martins Murteira**

**Orientador: Prof. Doutor João Paulo Oliveira e Costa**

**Lisboa 2006**

*Aos meus pais,*

## Introdução

Esta dissertação tem por objectivo contribuir para um melhor conhecimento da história do corso holandês contra a Carreira da Índia desde 1595 a 1625. Concedemos especial importância à averiguação do impacto efectivo do dito corso nas perdas globais da Carreira durante o período, pelo que iniciámos o trabalho com um capítulo em que resumimos os pontos de vista existentes sobre a questão. Segue-se um conjunto de capítulos narrativos em que procedemos à periodização do fenómeno do corso contra as naus da Índia durante a época em estudo. Estes capítulos foram complementados por um capítulo dedicado exclusivamente à análise quantitativa do movimento da Carreira no período, destinado a apurar a proporção das perdas e viagens falhadas devido ao corso no total de perdas e viagens falhadas de navios da Carreira.

Entendemos importante recorrer a bibliografia neerlandesa para o nosso trabalho, pelo que procedemos à aprendizagem da língua neerlandesa para melhor poder levar a cabo a nossa investigação. Assim, no tocante a fontes primárias, trabalhamos sobretudo com base em fontes portuguesas e neerlandesas publicadas. No respeitante a fontes secundárias, podemos igualmente complementar o recurso a historiografia em línguas “acessíveis”, como o português e o inglês, com a consulta de historiografia em língua neerlandesa.

Uma palavra para os agradecimentos. Em primeiro lugar, vão para o Professor João Paulo Oliveira e Costa, pela orientação, pela permanente disponibilidade, e também pela infinita paciência com que me deixou violar metodicamente todos os prazos possíveis para concluir esta dissertação. Agradeço também ao Professor Luís Filipe Thomaz e ao Professor Artur Teodoro de Matos o interesse e o apoio dados ao projecto de dissertação. Ao Professor Francisco Contente Domingues, fico a dever o ter-me permitido assistir às suas proveitosas aulas de História Marítima na Faculdade de Letras

da Universidade de Lisboa. Ao Professor Pedro Cardim, estou grato pelo fornecimento de bibliografia de apoio importante. Por fim, agradeço à Professora Maria de Lurdes Rosa a ajuda valiosa prestada aquando da organização de uma visita de investigação a Roma.

Entre as instituições, agradeço, em primeiro lugar, à Fundação Oriente, pela bolsa de mestrado que me concedeu. Estou igualmente grato à Sociedade Portuguesa de Geografia, por me ter garantido acesso à sua biblioteca.

Por fim, os agradecimentos aos amigos, sem os quais tudo teria sido ainda mais difícil. Aos colegas de mestrado, claro: André, Andreia, Luís, Roopanjaly e Sofia, assim como ao Zoltán, um insignificante doutorando, mas membro honorário do grupo; e ao Ricardo, doutro mestrado, mas meu principal colega de investigação, conversa e maledicência na Biblioteca Nacional. Termina com as pessoas mais importantes: os meus pais, a minha irmã e, claro, a Madalena.

## 1. O corso e a Carreira da Índia no período filipino: o estado da questão

Nas primeiras sete décadas de existência da Carreira, os navios perdidos para corsários ou piratas foram pouquíssimos, o que não quer dizer que eles não fossem uma ameaça<sup>1</sup>. A prova-lo, está o sistema de protecção que houve necessidade de montar desde cedo, assente em armadas de escolta. Baseadas no reino, estas armadas protegiam as naus da Índia ou durante a primeira fase da viagem de ida, ou, sobretudo, durante a última fase da viagem de vinda, a partir dos Açores<sup>2</sup>. Tratava-se, nos dois casos, de guardar os navios da Carreira nas águas mais próximas da costa portuguesa, frequentadas assiduamente pela pirataria e corso europeus e magrebinos. O resto da rota, então, caracterizava-se ainda pela ausência de perigos humanos de monta.

Foi só na década de 80 do século XVI que a navegação da Carreira principiou a ser afectada seriamente pelo corso. A guerra anglo-espanhola entre Filipe II e Isabel I, começada em 1585, foi caracterizada, sobretudo depois de 1588, pelo envio quase anual de esquadras inglesas às águas peninsulares, principalmente aos Açores, ponto tradicional de passagem das naus de volta da Índia<sup>3</sup>. Os ingleses praticaram aí o corso em grande escala, em operações conjuntas de navios da coroa isabelina e de corsários particulares. Parece provável que estas esquadras mistas fossem uma ameaça bastante mais temível do que aquilo que o sistema estabelecido de protecção da Carreira estaria habituado a enfrentar. De 1587 a 1602, sete navios da Carreira foram capturados ou perderam-se em consequência de ataques ingleses<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2ª edição, vol. III, Lisboa, 1987, pp. 46-48.

<sup>2</sup> Cf. Artur Teodoro de Matos, "A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no Século XVI", in Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (eds.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, 1985, pp. 63-72; idem, *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI (Novos Elementos para o seu Estudo)*, separata da Academia de Marinha, Lisboa, 1990.

<sup>3</sup> Cf. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea – A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, 1997, pp. 272-296.

<sup>4</sup> Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia»*. Séculos XVI e XVII, Lisboa, 1998, pp. 223-231.

Convém notar que, se as esquadras inglesas parecem ter sido um inimigo de novo tipo para a Carreira, a zona em que elas actuavam era, no entanto, a mesma zona de risco onde as naus da Índia já tinham antes de ser protegidas da pirataria e corso mais tradicionais. Fora das águas mais próximas da costa portuguesa, continuou-se a gozar por algum tempo da antiga segurança. Isto, porém, iria também mudar perto do fim do século, quando holandeses e ingleses estabeleceram eles próprios ligações regulares à Ásia através da rota do Cabo. O processo conduziu rapidamente à formação da *East India Company* (1600) e da *Verenigde Oost-Indische Compagnie*, ou V.O.C. (1602), as famosas companhias das Índias Orientais inglesa e holandesa. Com a rota do Cabo navegada agora por inimigos, as naus da Carreira deixaram de poder contar com uma viagem isenta de ameaças humanas longe das águas mais próximas de Portugal.

O aparecimento das companhias das Índias foi a razão principal pela qual o fim da guerra anglo-espanhola, em 1604, acabou por não trazer o sossego esperado à Carreira. Note-se que a paz de 1604 não se estendia às regiões ultramarinas, onde a Inglaterra continuava a não aceitar as pretensões exclusivistas ibéricas: os ingleses deixaram de assolar as águas peninsulares, mas, longe delas, permaneceram uma ameaça para as naus da Índia, agora através dos navios da *East India Company*. A persistência da insegurança, contudo, deveu-se muito mais à acção dos holandeses. Foram eles que mais danos infligiram à Carreira a partir desta altura – sobretudo, embora não exclusivamente, longe da Europa, através da V.O.C.

Podemos assim dizer que, na história do corso na Carreira da Índia no período filipino, existiu claramente uma primeira fase “inglesa”, caracterizada pelos ataques do corso isabelino às naus da Índia nas águas peninsulares no quadro das operações da guerra anglo-espanhola de 1585-1604. A partir do princípio do século XVII, contudo, os holandeses foram o inimigo mais presente, no novo contexto criado pelo fim do exclusivo português da rota do Cabo, que expôs os navios da Carreira a ataques longe dos mares mais próximos de Portugal.

Se é consensual que o corso só se tornou um problema para a Carreira a partir da década de 80 do século XVI, está por estabelecer a importância exacta do seu impacto. Para aferi-la, não basta contabilizar as perdas de navios directamente resultantes de ataques inimigos e calcular a sua proporção nas perdas totais. O corso podia ser indirectamente responsável por alguns naufrágios, além de que os danos que infligia não tinham de tomar sempre a forma de perdas. A questão não é simples e tem de ser analisada em relação com a informação quantitativa disponível sobre o movimento da Carreira. Resumiremos aqui as posições sobre o assunto dos autores que abordaram quantitativamente a história da Carreira da Índia.

Vitorino Magalhães Godinho<sup>5</sup>, depois de demonstrar a insignificância das perdas para a pirataria e para o corso até 1586, debruça-se sobre o corso inglês e holandês nos anos de 1586-1635<sup>6</sup>. Tem o cuidado de relativizar o seu impacto, realçando que foi directamente responsável por apenas um quinto das perdas totais no período. Mas alega também que, piores que os danos directos do corso, foram os danos indirectos: “a anemia do tráfico devida à eventualidade do perigo e os resultados nefastos dos subterfúgios tentados para lhe escapar – viagens fora da monção ou no limiar da sua inversão, rotas desviadas...”. Refere as interrupções do tráfego da Carreira motivadas pelo bloqueio inglês de Lisboa de 1598, pelo bloqueio holandês da mesma cidade de 1606 e pelo bloqueio anglo-holandês de Goa de 1623, que o levam a concluir que “deste modo, se extinguiu, no ocaso do século XVI e em começos do XVII, a hegemonia portuguesa sobre o Índico e uma imensa área do Atlântico, até então incontestada”<sup>7</sup>. Afirma que o medo de ingleses e holandeses fez crescer as partidas tardias (em Fevereiro e em Março) da Índia para Portugal no século XVII, aumentando com isso as perdas no regresso de 10% para 24% e as invernadas de 5% para 10%<sup>8</sup>. Sublinha ainda como os rivais do norte da Europa

---

<sup>5</sup> Cf. Vitorino Magalhães Godinho, op. cit., vol. III, pp. 43-79.

<sup>6</sup> Cf. ibidem, pp. 46-48.

<sup>7</sup> Ibidem p. 46.

<sup>8</sup> Cf. ibidem, pp. 45-46.

contribuíram para afugentar o capital privado de investir na Carreira, pelo que representavam quer enquanto ameaça corsária, quer enquanto concorrência<sup>9</sup>.

Em suma, Vitorino Magalhães Godinho dá visivelmente grande importância ao corso na história da Carreira a partir de 1586, sobretudo pelos seus efeitos indirectos. Quando data de cerca de 1590 o início de uma crise que já não será ultrapassada na navegação portuguesa para a Índia, deixa implícita a sua ligação à ascensão do corso por essa altura<sup>10</sup>.

Bentley Duncan<sup>11</sup>, tal como Godinho, desdramatiza o impacto directo do corso sobre a Carreira<sup>12</sup>. Chama a atenção para o facto de que, no período em que ele foi mais virulento, de 1587 a 1668, só 3,8% das viagens resultaram em perdas por ataque inimigo. Mas, secundando outra vez Godinho, acha que os efeitos indirectos dos ataques foram bastante prejudiciais. Por medo deles, teria havido navios forçados a navegar em épocas perigosas e impedidos de escalar Santa Helena e os Açores. Ter-se-ia tido também de enfrentar bloqueios de Lisboa e, mais frequentemente, de Goa, sendo-se ainda obrigado a deixar de frequentar Cochim. Os custos de protecção teriam, por fim, aumentado para níveis incomportáveis.

Duncan considera assim que os ataques, e também a concorrência anglo-holandesa, teriam infligido um grande desgaste financeiro à Carreira e erodido a eficiência e a auto-confiança dos portugueses. Aponta-os expressamente como a causa principal da grande crise da Carreira da Índia cujo princípio data, como Godinho, de cerca de 1590; não deixa, porém, de realçar também o aparente declínio de qualidade da construção e manutenção naval, assim como os problemas de sobrecarga à vinda.

Segundo Duncan, entre 1591 e 1630 as perdas de navios duplicaram em relação ao período anterior de 1497-1590, passando de 10% do total de viagens para 21%. Sublinha que se teria tentado então reagir às adversidades,

---

<sup>9</sup> Cf. *ibidem*, p. 68.

<sup>10</sup> Cf. *ibidem*, pp. 49-50.

<sup>11</sup> Cf. Bentley Duncan, "Navigation between Portugal and Asia in the sixteenth and seventeenth centuries", in E. J. van Kley e C. K. Pullapilly (eds.), *Asia and the West. Encounters and exchanges from the age of exploration*, Notre Dame, Indiana, 1986, pp. 3-25.

<sup>12</sup> Cf. *ibidem*, pp. 15-18.



investindo fortemente em navios, como o prova o facto de a primeira década do século XVII ser a década que mais naus viu partir para a Índia na história da Carreira. Mas as altas perdas teriam tornado o esforço inútil e nos anos 30 entrou-se assim na fase do declínio definitivo: o movimento de navios decresceu para metade e os próprios navios, em média, diminuíram consideravelmente de tonelagem. Duncan chama ainda a atenção para o facto de a crise começada por volta de 1590 vir suceder àquelas que teriam sido as três melhores décadas de sempre da Carreira: os anos 60, os anos 70 e os anos 80 do século XVI (embora nos anos 80 as perdas principiassem já a aumentar).

Convém notar que o corso e a concorrência anglo-holandesa são importante para Godinho e Duncan, porque lhes permitem explicar o que ambos vêem como uma crise decisiva na história da Carreira, ocorrida nos finais do século XVI. A esta crise, é contraposto pelos dois historiadores um período anterior globalmente positivo, em que a navegação portuguesa da rota do Cabo teria funcionado com uma eficiência muito razoável. Reabilitam assim o período anterior a 1590, refutando explicitamente a tradicional visão negativa da história da Carreira: ao estabelecer que ela apenas entrou em declínio no final de Quinhentos, conhecendo antes disso um século quase inteiro de prosperidade, contrariam a conhecida “lenda negra” da *História Trágico-Marítima*; ao defender que o declínio teve como causa principal factores exógenos, o corso e a concorrência, desvalorizam igualmente o peso da alegada incúria da navegação, tão verberada pela mesma lenda.

O trabalho mais recente de Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes<sup>13</sup> reitera mais desenvolvidamente as ideias de Godinho e Duncan, em geral, mas diverge deles num ponto importante<sup>14</sup>. Tal como os seus predecessores, os autores concordam que a Carreira entrou em crise no fim do século XVI e que os efeitos directos e indirectos do corso e a concorrência inglesa e holandesa foram a causa principal dessa crise. Frisam que, de 1585 a 1622, o período segundo eles mais nocivo do corso anglo-holandês, as perdas

---

<sup>13</sup> Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, op. cit.

<sup>14</sup> Cf. ibidem, pp. 80-87, 91-93, 100-110, 112-123, 161-173.

do curso corresponderam a 10% das viagens (excluindo arribadas) e que, na segunda metade do século XVII foram superiores a 20% das perdas totais. Afirmam também que, “para além da questão do peso estatístico das perdas, deve ser realçado o factor de perturbação que a ameaça de ataque fazia pairar sobre os espíritos e sobre as próprias rotinas estabelecidas em torno das armadas da Carreira da Índia. Saídas tardias para escapar a bloqueios das barras de Lisboa e Goa, assim como os trajectos alterados para iludir a vigilância inimiga sobre os pontos mais perigosos da rota do Cabo, eram fenómenos que produziam, com regularidade, anomalias no normal decurso de uma viagem redonda da Carreira: arribadas, escalas inesperadas ou mesmo naufrágios por motivos não directamente imputáveis a uma presença hostil próxima”<sup>15</sup>.

Como Duncan, os autores defendem que o período imediatamente anterior à crise foi o melhor de sempre da Carreira. Constatam ainda que o aumento das perdas por sobrecarregamento ou mau estado dos navios contribuiu também para a crise, a par das perdas por acção inimiga, no que confirmam o que Duncan já aventara nesse sentido<sup>16</sup>. Reagem, porém, à posição optimista quer de Godinho, quer de Duncan no tocante às perdas totais da Carreira. Argumentam que eles, ao analisar separadamente os números das viagens de ida e volta, obtiveram resultados enganadores, pois ida e volta seriam fases de uma mesma viagem, que precisariam de ser tratadas juntamente, como já fora feito por João Vidago<sup>17</sup>. Esta diferença de método fê-los chegar a valores de 20% de perdas, onde os números de Godinho e Duncan rondavam os 10%<sup>18</sup>. Tais valores obrigariam a que se fosse mais prudente na reavaliação da decantada “lenda negra” da Carreira, onde Godinho e Duncan

---

<sup>15</sup> Ibidem, p. 123.

<sup>16</sup> Cf. ibidem, pp. 168-170.

<sup>17</sup> Cf. João Vidago, *Calendário das Armadas da Índia (1497-1640)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, n.ºs 46 e 7-9, Abril/Junho e Julho/Set. 1975, Lisboa. Trata-se de um importante trabalho estatístico sobre o movimento da Carreira da Índia. Não o discutimos nesta resenha bibliográfica porque constitui apenas um levantamento de dados, sem interpretação anexa.

<sup>18</sup> Cf. ibidem, pp. 100-105.

teriam ido longe de mais. Entre a aceitação acrítica e a desvalorização radical da lenda, os autores defendem, sensatamente, que se opte pelo meio-termo<sup>19</sup>.

Noutro trabalho colectivo recente, limitado ao período 1550-1640, João Paulo Aparício e Paula Pelúcia Aparício<sup>20</sup> consideram que os "bloqueios navais, [e] o aumento significativo do corso por parte dos Holandeses e Ingleses" contribuíram para uma época difícil da Carreira entre cerca de 1590 e 1640<sup>21</sup>. Segundo os seus números, o grau de êxito das viagens teria descido então dos cerca de 73,2% do período de 1550-1590 para cerca de 53,6%. Tal como João Vidago e Guinote, Frutuoso e Lopes, não calcularam separadamente os valores das viagens de ida e vinda, optando por definir o êxito de uma viagem como o regresso a Lisboa de uma viagem redonda inteira, isto é, de ida e vinda da Ásia<sup>22</sup>.

Quando afirmam que a situação da Carreira piorou depois de cerca de 1590, em parte importante por causa do corso, os autores coincidem com todos os seus predecessores. Na avaliação da gravidade das perdas, estão mais próximos de Godinho e de Duncan do que de Guinote, Frutuoso e Lopes. Desdramatizando, criticam o "catastrofismo" que terá, nas suas palavras, marcado em demasia a historiografia da Carreira e declaram que a situação desta tem sido pintada em tons excessivamente negros, mesmo os anos posteriores a 1590. À luz das grandes dificuldades da viagem, o número de perdas sofridas não deve ser considerado demasiado alto, mesmo em 1590-1640, quando "o índice de resultados positivos continuou a mostrar-se

---

<sup>19</sup> Cf. *ibidem*, p. 162.

<sup>20</sup> Cf. João Paulo Aparício e Paula Pelúcia Aparício, "As Relações das Armadas e a Carreira da Índia: Contribuições para uma Análise Crítica", in Inácio Guerreiro e Francisco Contento Domingues (eds.), *Fernando Oliveira e o Seu Tempo – Humanismo e Arte de Navegar no Renascimento Europeu (1450-1650)*, Cascais, 1999, pp. 527-554.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 537.

<sup>22</sup> Trata-se de um critério discutível, pois, ao contrário quer de Vidago, quer de Guinote, Frutuoso e Lopes, os autores não distinguem, dentro dos casos de navios não regressados de viagens redondas, os casos dos navios perdidos dos dos navios arribados a Lisboa ou que ficaram na Índia. Ora, se os arribados podem, de facto, ser considerados casos de viagens falhadas, não se pode dizer o mesmo dos navios que foram à Índia para lá ficar e conseguiram lá chegar. Acresce que não se leva também em conta os navios partidos originalmente da Ásia para Portugal (como Guinote, Frutuoso e Lopes também não haviam levado, ao contrário de Vidago).

francamente elevado"<sup>23</sup>. Chamam ainda a atenção para o facto de que o número de partidas só caiu na década de 30 do século XVII, tendo sido até anormalmente alto na primeira década do mesmo século.

Rui Godinho<sup>24</sup>, num estudo sobre a torna-viagem entre 1550 e 1649, data também de cerca de 1590 a primeira quebra séria da Carreira<sup>25</sup>. Considera, contudo, que, nas duas primeiras décadas do século XVII, se deu, até certo ponto, uma recuperação. Cerca de 1620, iniciou-se uma nova quebra, esta já definitiva. Nos dois casos, o papel do corso e da concorrência inglesa e holandesa foi central, a par de factores como a inércia das instituições e os abusos continuados no carregamento dos navios.

Como quase todos os que o precederam, o autor distingue entre os efeitos directos e indirectos do corso, ou seja, entre as consequências imediatas de ataques e as perturbações do funcionamento da Carreira provocadas por acções de bloqueio ou por medo de ataques: “a resposta a estes ataques foi dada alterando-se as rotas, os tempos de partida ou locais de escala, o que podia ter consequências graves antes de uma correcta adaptação às novas condições”<sup>26</sup>. Seguindo o que se pode chamar o consenso estabelecido, parece inclinar-se para que os efeitos indirectos tenham sido mais graves que os directos, pelo menos em relação ao corso holandês: “[os] encontros indesejáveis [...] foram mesmo assim bastante menores do que alguma tradição historiográfica pretende passar; se os ingleses tiveram neste campo uma acção mais visível do que é habitual ver-se salientado, os holandeses não foram um rival demolidor, optando por formas diferentes, quiçá mais eficazes, como os bloqueios a Goa e Cochim”<sup>27</sup>.

Ernst van Veen vem, em alguns pontos importantes, contrariar as teses expostas atrás, embora o seu trabalho até se baseie nos números de Duncan<sup>28</sup>.

---

<sup>23</sup> Ibidem, p. 537.

<sup>24</sup> Cf. Rui Godinho, *A Carreira da Índia: Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649)*, Lisboa, 2000 (policopiado).

<sup>25</sup> Cf. ibidem, pp. 367-373.

<sup>26</sup> Ibidem, p. 371.

<sup>27</sup> Ibidem, p. 372.

<sup>28</sup> Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? – An Inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, 2000, pp. 57-83, 227-230.

Em primeiro lugar, contesta o carácter decisivo da crise da Carreira na década de 90 de Qunhentos, alegando que se teria tratado apenas de uma perturbação passageira, superada logo na década seguinte. De 1600 a 1629, a Carreira, apesar de sofrer muitas perdas, teria mantido bastante vitalidade, devido aos lucros do seu comércio privado, explorado pelos grandes mercadores cristãos-novos portugueses. O declínio teria vindo depois de 1629, com o estrondoso falhanço da Companhia Portuguesa da Índia (1628-1633). Pensada para emular as companhias holandesa e inglesa, teria infortunadamente sido fundada na altura em que o Conde-Duque Olivares abriu os mercados de todo o império dos Áustrias aos cristãos-novos portugueses. Com isso, o comércio privado da Carreira teria, segundo van Veen, deixado de interessar àqueles últimos, que não se dispuseram assim a investir na nova companhia. Sem o contributo do capital cristão-novo, o fracasso da empresa era uma questão de tempo e já não se conseguiu recuperar do golpe que ele constituiu. A crise decisiva da Carreira, assim, é não só remetida para um período mais tardio do que tem sido aceite até então, mas apresentada também como fruto das circunstâncias internas do império ibérico – não como o produto nem do corso inimigo, nem da concorrência económica das companhias norte-europeias<sup>29</sup>.

Em segundo lugar, o historiador holandês, apesar de até achar que a Carreira continuou próspera até mais tarde do que se pensava, não partilha do revisionismo benévolo de Godinho e Duncan na questão da navegação (já posto em causa por Guinote, Frutuoso e Lopes): a Carreira pode ter mantido a vitalidade por mais tempo do que se julgava, mas isso aconteceu *apesar* das perdas bastante altas que sofreu<sup>30</sup>. Trata-se de uma constatação sustentada pela comparação com as perdas muito inferiores ocorridas na navegação euro-asiática da V.O.C. nas suas primeiras quatro décadas de existência<sup>31</sup>.

Em terceiro lugar, van Veen é céptico quanto aos propalados efeitos do corso sobre a Carreira, que julga esporádicos até 1636, quando se iniciaram os bloqueios em série de Goa pela V.O.C., que iriam durar até 1644. Nessa altura,

---

<sup>29</sup> Cf. *ibidem*, pp. 81-83.

<sup>30</sup> Cf. *ibidem*, p. 81.

<sup>31</sup> Cf. *ibidem*, p. 175.

porém, a Carreira estaria já agonizante, não se podendo, por isso, considerar que os bloqueios vieram piorar muito as coisas. Não deixa, porém, de reconhecer que já antes se fazia sentir o impacto indirecto nocivo do corso, sublinhado pelos seus precursores: embora não pareça dar tanta importância ao fenómeno, também ele afirma que o receio de ataques ingleses e holandeses teria levado os portugueses a esquivar-se às rotas e tempos de partida habituais<sup>32</sup>.

Podemos dizer, em conclusão, que Magalhães Godinho, Duncan e Guinote, Frutuoso e Lopes, os Aparícios e, até certo ponto, Rui Godinho concordam que a Carreira entrou em declínio no fim do século XVI; todos estão também de acordo em atribuir pelo menos boa parte da responsabilidade do declínio aos efeitos directos e indirectos do corso inglês e holandês e à concorrência das companhias. Van Veen vem contestar este consenso, ao alegar que o declínio só começou seriamente em 1630 e que pouco teve a ver com a concorrência e com o corso, sendo que os efeitos deste até 1636 teriam sido pouco importantes. Por fim, quer Guinote, Frutuoso e Lopes, quer van Veen concordam que as perdas da Carreira, mesmo antes de entrar em declínio, não devem ser consideradas uma coisa de somenos, o que contrasta com a posição mais optimista de pelo Magalhães Godinho, Duncan e dos Aparícios sobre o assunto.

A questão dos efeitos directos e indirectos do corso tem uma importância evidente para a discussão. As perdas directamente atribuíveis ao corso são fáceis de quantificar e é sabido que não foram, proporcionalmente, muitas. Sobre os seus efeitos indirectos, todavia, sabe-se muito menos. Se todos – mesmo van Veen – proclamam a sua importância, ninguém tenta demonstrá-la. Apenas se fazem afirmações genéricas sobre alegadas alterações de rotas e datas de viagem provocadas pela ameaça corsária e se oferecem exemplos avulsos de perturbações que ela causou. Está por fazer o levantamento de todas as ocorrências em que seja possível estabelecer que houve perturbações na

---

<sup>32</sup> Cf. *ibidem*, pp. 80-81.

viagem por efeito indirecto do corso. Sem ele, tudo o que se possa dizer das consequências indirectas do mesmo corso na Carreira pecará por incerto.

Outro aspecto que merece um tratamento mais aprofundado é a periodização. Van Veen, como vimos, relativiza o impacto do corso com base numa constatação cronológica: até 1636, diz, os seus efeitos teriam sido apenas esporádicos. Em quase todos os outros trabalhos, pelo contrário, paira a impressão de que o corso teria pesado sobre as naus da Índia como uma ameaça permanente desde o fim dos anos 80 do século XVI.

Só Guinote, Frutuoso e Lopes tentaram também analisar cronologicamente o fenómeno, chegando a conclusões opostas às de van Veen: para eles, foi no período de 1587-1622 que o corso foi mais intenso, sobretudo durante os pontos altos de 1587-1597 (pela acção dos ingleses nos Açores e na costa portuguesa), 1606-1608 e 1621-1622 (nos dois casos, pela acção, sobretudo, dos holandeses no Índico); depois de 1622, as perdas diminuíram, para recrudescerem apenas em meados do século. O problema desta periodização é que leva apenas em consideração as perdas sofridas em consequência de ataque inimigo, apesar da importância que, como vimos, os autores conferem aos outros efeitos do corso. Não se dá assim o relevo devido à época de 1636-1644, quando os bloqueios anuais de Goa pela V.O.C., apesar de provocarem apenas uma perda, tiveram um impacto fatalmente desestabilizante na Carreira.

Seja como for, a cronologia do corso merece ser inquirida com atenção, a par dos seus efeitos indirectos. Nos capítulos que se seguem, analisamos a evolução cronológica do corso holandês contra a Carreira da Índia num período que vai de cerca de 1598 até cerca de 1623, tentando apurar todos os danos que terá causado, directa ou indirectamente.

## 2. 1595-1602: os primeiros encontros

Os navios holandeses só foram uma ameaça para os navios da Carreira a partir do momento em que os holandeses começaram também eles a viajar pela rota do Cabo. Nisto, a situação difere do que aconteceu com os ingleses: como vimos no capítulo atrás, o curso isabelino foi um problema grave para as naus da Índia quase desde o princípio da guerra anglo-espanhola, em 1585; mas os ingleses só estabeleceram ligações regulares à Ásia mais tarde, depois de fundarem a *East India Company*, em 1600.

Podemos perguntar por que razão a Carreira não teve problemas mais cedo com os holandeses em águas portuguesas e açorianas, como teve com os ingleses. Afinal de contas, a nascente República das Províncias Unidas estava em guerra com Filipe II há mais tempo que Isabel I e poder-se-ia assim pensar que a navegação portuguesa seria para ela um alvo tão legítimo como o era para a marinha e os corsários isabelinos.

Sucede, contudo, que a marinha holandesa não possuiu até ao século XVII uma força permanente de navios de alto bordo comparável à da sua congénere isabelina, o que a impedia de actuar longe da sua costa. Em 1596 e 1597, quando participou experimentalmente em duas expedições inglesas a águas ibéricas, utilizou na maior parte navios fretados<sup>33</sup>. Mais importante que isso, porém, era que as relações marítimas entre as Províncias Unidas e o mundo ibérico se pautavam pela ambiguidade. Ao mesmo tempo que faziam a guerra aos espanhóis nas suas fronteiras, os holandeses mantinham um comércio marítimo intenso com a Península Ibérica. Em 1585, Filipe II decretou um embargo a esse comércio, proibindo a entrada nos seus portos de navios neerlandeses e também de ingleses. A aplicação da medida esteve longe de ser

---

<sup>33</sup> Cf. Jaap R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, 1990, pp. 21-23.



rigorosa e o rei optou por reabrir os portos aos holandeses em 1590, continuando a fechá-los aos ingleses<sup>34</sup>.

Os holandeses, ao contrário dos ingleses, puderam assim frequentar legalmente os portos ibéricos durante a maior parte da década de 90, apesar de incidentes ocasionais e de uma breve interrupção em 1595, quando o embargo foi reposto durante algumas semanas. É compreensível que, em tais circunstâncias, não fosse do seu interesse desencadear contra Filipe II uma guerra marítima aberta como a que Isabel I lhe moveu. Isto explica também a irrelevância do corso neerlandês contra os ibéricos na última década do século XVI<sup>35</sup>. A situação só se alterará em 1598, com a morte de Filipe II e o regresso à política dos embargos com Filipe III.

As relações comerciais mais ou menos pacíficas entre as Províncias Unidas e a Península Ibérica até 1598 podem ter evitado conflitos marítimos de maior entre as duas partes e sustido o desenvolvimento do corso holandês contra ibéricos – mas não bastaram para travar a entrada dos neerlandeses no comércio com o mundo não-europeu, onde o choque com portugueses e espanhóis era previsível<sup>36</sup>. Na década de 90, graças aos sucessos militares de Maurício de Nassau, a jovem república viabilizou-se definitivamente enquanto estado independente, ao mesmo tempo que vivia um período de enorme crescimento económico. Foi neste contexto de sucesso nacional e económico que a expansão holandesa deu os seus primeiros passos, com a primeira viagem à costa ocidental africana em 1593, seguida dois anos depois pela expedição pioneira de Kornelis de Houtman à Ásia.

---

<sup>34</sup> Cf. Jonathan I. Israel, "Spain, the Spanish embargoes, and the struggle for the mastery of world trade, 1585-1660", in *Empires and Entrepots – The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews*, Londres, 1990, pp. 191-193.

<sup>35</sup> Cf. Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek – Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*, Leiden, 1996, pp. 178-181 e 211-213.

<sup>36</sup> Sobre os princípios da expansão holandesa, cf. Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC*, Zutphen, 2002, pp. 13-21.

## 2.1. O princípio

O primeiro encontro conhecido de navios da Carreira da Índia com navios holandeses deu-se logo nesta primeira viagem holandesa à Ásia por mar<sup>37</sup>. Em 1595, Houtman partiu com quatro navios para o Oriente, de onde voltou em 1597. Quer a viagem de ida, quer a de volta foram feitas pela rota do Cabo, e em ambas se topou com navios portugueses no caminho. Da primeira vez, duas naus (“carraquen”) entre Cabo Verde e o Equador, a 4 de Maio de 1595. A princípio, pareceram querer fugir aos holandeses, mas terminaram por chegar à fala com eles, informando-os de que integravam a armada de cinco velas partida nesse ano para Goa<sup>38</sup>. Apesar da desconfiança, acabou por ser um encontro amistoso, com as duas partes a trocarem, por delicadeza, produtos alimentícios como marmelada portuguesa e queijo holandês. Mas de certeza que os portugueses não foram informados do verdadeiro destino dos navios que encontraram<sup>39</sup>.

Em 1597, Houtman voltou à Europa com três navios, depois de uma estadia demorada e acidentada em Java e arredores. A 24 de Maio, um dos três, o *Hollandia* – transviado entretanto dos outros – deparou-se, perto de Santa Helena, com uma nau portuguesa, a *Vencimento do Monte do Carmo*<sup>40</sup>. Seguiu-se uma troca de tiros breve e inconsequente, iniciada pela nau. Ao abeirar-se da ilha, os holandeses avistaram mais três navios portugueses já ancorados, pelo que acharam mais prudente não parar lá<sup>41</sup>. A nau que tinham combatido foi,

---

<sup>37</sup> Para esta viagem, cf. “De eerste Schipvaerd der Hollandsche Natie naer Oost-Indien...”, in Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. I, Amesterdão, 1646 (reedição fac-similada, 1970), relato II.

<sup>38</sup> A armada desse ano compunha-se, de facto, de cinco naus, partidas de Lisboa a 12 de Abril. Cf. Maria Hermínia Maldonado (ed.), *Relação das náos e armadas da Índia com os successos dellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiozos, e amantes da historia da Índia*, Coimbra, 1985, p. 98.

<sup>39</sup> Cf. Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. I, relato II, p. 4. Uma destas duas naus encontradas por Houtman transportava 450 soldados, 150 marinheiros e 18 peças de bronze.

<sup>40</sup> Cf. ibidem, vol. I, relato II, pp. 102-104; carta régia a Vice-Rei, 19/3/1598, in APO, fascículo III, pp. 864-867; “Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier”, in Luís de Albuquerque (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa, 1989, pp. 142-143.

<sup>41</sup> Estes navios eram a *Conceição*, o galeão *S. Filipe* e a *S. Simão*. Os dois primeiros, como a *Vencimento*, integravam a armada partida de Lisboa no ano anterior, enquanto a última largara

evidentemente, ter com as embarcações ancoradas. Dois dias depois, a 26, os dois companheiros perdidos do *Hollandia*, o *Mauritius* e o *Pinas*, chegaram, por sua vez, a Santa Helena, onde encontraram ainda os quatro navios portugueses, que os fizeram também desistir da escala. Passado pouco tempo, reencontraram o companheiro em pleno oceano e prosseguiram com ele até à Holanda.

## 2.2. 1600: a S. Simão em Santa Helena

O êxito da viagem pioneira de 1595-1597 gerou um grande entusiasmo nas Províncias Unidas, donde, logo no ano seguinte, 1598, partiram cinco frotas ou flotilhas para o Oriente, três pela rota do Cabo, duas pelo Estreito de Magalhães<sup>42</sup>. Cada uma foi equipada por uma companhia diferente, mostrando a forte vontade que havia de investir no novo comércio das Índias Orientais. Pode dizer-se que só neste ano de 1598 – um século depois de Vasco da Gama chegar à Índia – é que os portugueses perderam irremediavelmente o exclusivo da rota do Cabo, pois só então é que ela começou a ser navegada regularmente por outros – de 1598 em diante, não houve ano em que não seguissem vários navios holandeses para a Ásia e os ingleses não tardaram em imitá-los.

A expedição de Houtman foi assim decisiva, pela “corrida às especiarias” que desencadeou e que expôs a Carreira a riscos novos. É verdade que antes se dera já a viagem de James Lancaster (1591-1594) ao Oriente, também pela rota do Cabo. Mas esta expedição inglesa não teve continuidade de maior, pois os ingleses só regressaram em definitivo à Ásia depois, motivados pelo exemplo dos neerlandeses<sup>43</sup>.

A partida das cinco flotilhas holandesas para as Índias Orientais em 1598 contrastou com o que sucedeu no mesmo ano em Portugal, onde a armada da

---

de Portugal há dois anos, em 1595, invernando à ida em Moçambique, o que fizera com que voltasse agora ao reino com um ano de atraso em relação ao calendário habitual. Cf. Maria Hermínia Maldonado (ed), op. cit., pp. 98-100.

<sup>42</sup> Cf. DAS, vol. II, pp. 2-8.

<sup>43</sup> Cf. Sanjay Subrahmanyam, “A intervenção inglesa na Índia (1604-1623). O ataque às Molucas pelos Holandeses” in Luís Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, Lisboa, 1989, vol. V, p. 27.

Índia ficou retida no Tejo devido a um bloqueio inglês<sup>44</sup>. Isto, ao menos, impediu temporariamente novos encontros, sobretudo no sítio onde o risco deles era maior – na posição estratégica de Santa Helena, à vinda, que tanto portugueses como agora holandeses eram compelidos a escalar por necessidades de abastecimento.

Convém notar que os navios da Carreira já tinham sido proibidos de escalar Santa Helena entre 1591 e 1594, devido a informações recebidas de que corsários ingleses lhes estariam a preparar lá uma emboscada (o que, ao que se sabe, não chegou a acontecer)<sup>45</sup>. Em 1594, achou-se que se podia levantar a proibição e ordenou-se-lhes que voltassem a estanciar na ilha na torna-viagem, embora devidamente preparados para a possibilidade de maus encontros. Mandou-se-lhes também que esperassem uns pelos outros lá até 20 de Maio, seguindo depois em conjunto para Portugal. Tentava-se, com isso, garantir a sua chegada em grupo às águas açorianas e à costa portuguesa, onde se temiam de certeza ataques ingleses<sup>46</sup>.

Estas instruções mantiveram-se em vigor durante o resto da década, (embora, a partir de 1596, se obrigasse os navios a esperar pelos outros até ao fim de Maio e não apenas até ao dia 20)<sup>47</sup>. A notícia do tiroteio entre o *Hollandia* e a *Vencimento* nas vizinhanças de Santa Helena, em 1597, não veio mudar os procedimentos estabelecidos, apesar de ter feito com que se ponderasse inconsequentemente a hipótese de fortificar a ilha<sup>48</sup>. Assim, a ocorrência de novos encontros era uma questão de tempo. As duas armadas enviadas de Portugal à Índia em 1599 puderam comprová-lo durante o seu regresso ao reino em 1600<sup>49</sup>.

---

<sup>44</sup> Cf. apêndice bibliográfico no fim do volume, para o qual, a partir daqui, remetemos, para todas indicações bibliográficas respeitantes ao movimento da Carreira da Índia.

<sup>45</sup> Cf. cartas régias a Vice-Rei, 26/3/1591 e 15/3/1593, in APO, fascículo III, pp. 317-318 e 389-390.

<sup>46</sup> Cf. carta régia a Vice-Rei, 11/3/1594, in ibidem, fascículo III, pp. 456-457.

<sup>47</sup> Cf. cartas régias a Vice-Rei, 7/3/1596, 22/3/1597, 19/3/1598, 12/1/1599, in ibidem, fascículo III, pp. 602-603, 728, 864-867, 939-940.

<sup>48</sup> Cf. carta régia a Vice-Rei, 30/3/1598, in ibidem, fascículo III, p. 878.

<sup>49</sup> Tratava-se de duas armadas diferentes, com capitães-mores distintos: a primeira, de quatro velas e comandada por D. Jerónimo de Coutinho, era a mesma que, em 1598, ficara retida em Lisboa pelos ingleses; partiu cedo, em Fevereiro, para evitar a possibilidade de novo bloqueio; a

A 25 de Abril de 1600, a *S. Simão* chegou a Santa Helena. Foi a primeira das seis naus da Índia que voltavam nesse ano a Portugal a aparecer lá. Partira de Cochim a 19 de Janeiro e, dobrado o cabo, seguira para a ilha, onde o seu regimento a mandava esperar pelas companheiras até ao fim de Maio, para poderem rumar todas juntas a Lisboa. Dois dias antes, encontrara um navio de tipo não especificado que ia para Angola e que se lhe juntou. Quando os dois se aproximaram do ponto tradicional de aguada, a actual Jamesbay, depararam-se, porém, com duas embarcações holandesas já fundeadas. Como a falta de água a bordo não permitia prescindir da escala, não houve outra opção senão ancorar perto delas, a barlavento, à distância de um tiro de mosquete<sup>50</sup>.

Os dois navios holandeses, o *Leeuw* e a *Leeuwin*, pertenciam a uma pequena companhia zelandesa e tinham sido comandados à ida pelo próprio Kornelis de Houtman, regressado à Ásia depois da sua viagem pioneira<sup>51</sup>. Voltavam à Europa depois de uma estadia aziaga no Achém, onde Houtman e outros foram mortos num assalto dos locais. Os resultados comerciais da expedição foram decepcionantes e isso contribuiu provavelmente para a agressividade dos holandeses em Santa Helena, que devem ter visto nos portugueses lá aparecidos uma presa passível de minorar as suas frustrações económicas<sup>52</sup>. As suas intenções hostis ficaram claras quando despacharam uma lancha a exigir a entrega da nau, que começou a ser bombardeada logo a seguir.

---

segunda, comandada por Simão de Mendonça, era composta por três velas e partiu já na altura habitual, em Março. Um dos navios da primeira armada deu à costa na África Oriental, à ida, pelo que puderam voltar apenas seis.

<sup>50</sup> Para a história da torna-viagem da *S. Simão* e do seu encontro com os holandeses, cf., do lado português, João dos Santos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, Lisboa, 1999, pp. 646-648 e 653-672; e, do holandês, W.S. Unger (ed.), *De Oudste Reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598 – 1604*, Haia, 1948, p. 62. Note-se que o relato do lado holandês foi escrito pelo piloto inglês John Davis, participante na expedição, o qual o datou de acordo com o calendário juliano, então ainda em uso no seu país; as datas que fornece estão assim desfasadas do relato português em dez dias; cf. *ibidem*, p. 41, nota 1.

<sup>51</sup> Para a história desta expedição, cf. *ibidem*, pp. XXVIII-XL e 21-112.

<sup>52</sup> Veremos à frente que foi o que sucedeu em 1602, no encontro do *Zeelandia* e do *Langebark* com o *Santiago*, também em Santa Helena.

O relato do inglês John Davis, que viajava com os holandeses, afirma que “she (a nau) was utterly unprovided, not having one peecee mounted. We fought with her all this night and gave her, as i thinke, better than two hundred shot. In eight houres shee never made shot nor shew of regard”<sup>53</sup>. Esta falta de prevenção, pouco lisonjeira para os portugueses, não é confirmada, pelo menos expressamente, pela versão do dominicano Fr. João dos Santos, a outra testemunha presencial do combate. Mas é um facto que, de acordo com a sua descrição, as primeiras horas do recontro foram muito difíceis para a *S. Simão*, que perdeu dois homens e ficou com o aparelho seriamente danificado pelo bombardeamento. As coisas terão chegado a um ponto tal que se assistiu mesmo a uma tentativa de deserção organizada: atemorizado, um grupo de gente concentrou-se na “banda de fora da nau”, na intenção de passar ao outro navio português e, depois, aproveitar a noite para fugir.

Informado da situação, o capitão mandou recolher a gente do outro navio à nau, ao mesmo tempo que, para impedir fugas, afastava as duas embarcações. A descrição do que fez a seguir para reanimar as hostes merece ser citada na íntegra:

“Vendo o capitão tanta fraqueza, e desmaio na maior parte da gente da nau, determinou (deixando repreensões, e ameaças) levá-los por outra via, e foi que lhes mandou trazer ao convés da nau muito biscoito branco, e vinho, pera que todos comessem, e bebessem, e se esforçassem pera o trabalho da briga. O qual remédio foi excelentíssimo, porque tanto que começaram de comer, e beber foram tomando tanto ânimo, e esforço que pareciam leões bravos, e gritavam, dizendo mil roncas contra os inimigos, e pediam ao capitão que os fôssemos abalroar, e cometer com a nossa nau. Finalmente, com este fervor ajudaram a carregar a artilharia, e pelejar com ela mui esforçadamente.”<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> Ibidem, p. 62.

<sup>54</sup> João dos Santos, op. cit., p. 663.

Segundo Davis, a *S. Simão* apenas conseguiu usar a sua artilharia por volta da meia-noite, depois de cerca de oito horas de bombardeamento. Parece, de facto, possível depreender do relato de Fr. João dos Santos que os portugueses levaram algum tempo até serem capazes de responder condignamente ao fogo inimigo. Fosse qual fosse a altura em que começou a ser empregue, o certo, porém, é que as peças da nau deram boa conta de si, como tanto Davis como o dominicano atestam.

Quando os canhões portugueses começaram finalmente a ser disparados, obrigaram os atacantes a mudarem de posição, o que eles fizeram “atravessando” os seus navios diante da proa da *S. Simão*<sup>55</sup>. Ali, “lhes não podia fazer mal a nossa artilharia mais que duas (peças) que iam na proa da nau, e a sua artilharia jogava toda, e tratava-nos muito mal”<sup>56</sup>. A nau, porém, replicou, colocando-se também ela de través para os holandeses<sup>57</sup>. Fora já essa a sua posição quando começara a disparar e era a que lhe permitia fazer melhor uso das suas peças. O efeito foi tal que o *Leeuw* e a *Leeuwin* acabaram por desistir da luta e deixar a ilha, apesar de ainda não terem concluído a sua aguada (completá-la-iam parando depois em Fernão de Noronha). O combate cessou por volta das dez horas da manhã do dia 26, depois de se ter iniciado por volta das três da tarde do dia anterior. Durou assim cerca de dezanove horas ininterruptas, pois o forte luar permitiu que se combatesse de noite.

Sabe-se que os navios holandeses tinham, um, cerca de 400 tonéis, o outro, de 250, e que ambos eram portanto embarcações relativamente ligeiras, como o eram o grosso dos navios utilizados pelas companhias predecessoras

---

<sup>55</sup> “Os holandeses, vendo o grande dano que recebiam da nossa artilharia, determinaram de se desviar dela; pera o qual efeito tomaram ua âncora da sua nao + pequena em ua lancha, e foram -a lançando avante das suas naos; e atoando-se pola sua amarra pouco, e pouco, indo ua nao detrás da outra à toa, até que se foram atravessar diante da proa da nossa nao”; *ibidem*, p. 663. “Atravessar” deve ser aqui entendido no sentido antigo de expor o costado, a ilharga do navio; cf. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 2ª edição, Lisboa, 1974.

<sup>56</sup> João dos Santos, *op. cit.*, p. 663.

<sup>57</sup> Eis como João dos Santos descreve a manobra: “...o mestre da nossa nao, mandou logo lançar ua âncora ao mar, pera ua ilharga da nossa nao, ficando a amarra pola popa, metida por junto da cana do leme, por onde ao cabrestante fez virar a nao, e obedecer à dita âncora, em revés das âncoras de proa, de modo que ficou outra vez a nao atravessada com o estibordo pera os inimigos, e suas naos descobertas à nossa artilharia, de que receberam grande dano”; *ibidem*, pp. 663-664.

da V.O.C, as chamadas *voorcompagnieën*. Haviam partido para a viagem com tripulações de 123 e 100 homens e estavam de certeza bem armados (outra característica dos navios das *voorcompagnieën*), pois Fr. João dos Santos diz que cada um tinha “duas ordens de artilharia por banda”. Para além de terem destroçado o aparelho da *S. Simão*, fizeram-lhe sete buracos no costado, “ao lume d’água, por onde entrava muita dentro na nao, e por ali nos pudéramos alagar se a briga durara mais tempo”. Veremos à frente que uma dupla similar de navios ligeiros fortemente armados capturou o *Santiago* em Santa Helena em 1602. Isto torna apenas mais notável o sucesso da *S. Simão* e é pena que não saibamos nem a sua tonelagem, nem o armamento que levava.

Deixada a sós com o outro navio português, a *S. Simão* ficou à espera das outras naus. A 16 de Maio, tinham chegado já duas, a *Paz* e a *Conceição*, e, nesse mesmo dia, chegou mais outra, a capitânia *S. Roque*. Quase a seguir, surgiram também do oceano dois navios holandeses, o *Amsterdam* e o *Utrecht*, os últimos retornados de uma frota de oito velas equipada por uma companhia de Amesterdão<sup>58</sup>. Como o ponto de aguada estava ocupado pelas naus, ancoraram a norte dele, na ponta noroeste da ilha. Aí, estavam a salvo dos portugueses, a quem os ventos dominantes impediam de lá ir com os seus navios. Não impediam, contudo, de lhes atalharem a aguada, o que foi feito, explicando-se aos holandeses que, para fazerem a aguada condignamente, deveriam vir fundear ao pé das naus. O propósito confessado do convite era atacá-los caso aceitassem, o que a recusa prudente dos convidados não permitiu.

Seis dias depois, o *Amsterdam* e o *Utrecht* fizeram-se ao mar sem se terem abastecido de água. Haviam, entretanto, afugentado uma nau chegada pouco depois deles, a *S. Martinho*, que, ao avistá-los, decidira seguir viagem e ir fazer antes escala ao Brasil, sem se aperceber que havia quatro naus portuguesas no porto mais abaixo. Por fim, depois da largada dos holandeses, aportou à ilha a *S. Mateus*, a última nau que faltava para se poder partir, como

---

<sup>58</sup> Para esta expedição em geral, cf. “Waerachtigh verhael van de Schipvaerd op Oost-Indien ghedaen by de acht Schepen in den jare 1598...”, in Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. I, relato III; para a breve estadia destes dois navios em Santa Helena, cf. p. 42.



se fez logo em seguida. Todos os navios chegaram bem a Lisboa, incluindo o *S. Martinho*, ao qual o desvio no Brasil fez, porém, atrasar.

O combate entre o *S. Simão* e o *Leeuw* e a *Leeuwin* foi o primeiro choque sério entre holandeses e um navio da Carreira. Ao contrário do que sucedera em 1597 na breve troca de tiros inaugural entre o *Hollandia* e a *Vencimento*, foram os neerlandeses quem atacaram primeiro. Ao fazê-lo, desobedeceram às ordens formais que traziam da Europa e que os autorizavam a utilizar apenas a força em legítima defesa. Ao contrário do que por vezes se pensa, os primeiros holandeses chegados à Ásia estavam legalmente proibidos de atacar sem mais os ibéricos que encontrassem, proibição que só foi plenamente levantada depois do estabelecimento da V.O.C.<sup>59</sup>. Apesar desta interdição formal, os acontecimentos de Santa Helena em 1600 não foram um incidente isolado. Prova-o, entre outras, a história da perda do *Santiago*, dois anos depois.

### 2.3. 1602: a perda do *Santiago*

A armada de 1600, ao contrário da sua predecessora, não teve, que se saiba, encontros com holandeses, nem à ida, nem à vinda. O primeiro navio da Carreira perdido no seguimento de um ataque holandês foi o galeão *Santiago*, partido para a Índia em 1601<sup>60</sup>. Tratava-se do navio capitânia de uma armada extraordinária de auxílio enviada a par da armada regular – a primeira de uma série de esquadras do mesmo género mandadas ao Oriente na primeira década do século XVII. Estas chamadas armadas de socorro caracterizavam-se por

---

<sup>59</sup> Cf. Victor Enthoven, op. cit., pp. 195-199; Ivo van Loo, “For freedom and fortune. The Rise of Dutch privateering in the first half of the Dutch Revolt, 1568-1609”, in Marco van der Hoeven (ed.), *Exercise of Arms – Warfare in the Netherlands (1568-1648)*, Leiden, 1997, pp. 182-185; Jan Parmentier, Karel Davids, John Everaert (ed.), *Peper, Plancius en Porselein – De reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603* Zutphen, 2003, pp. 56-58.

<sup>60</sup> Para a história da captura deste galeão, cf. “Tratado das batalhas do galeão “Santiago” no ano de 1602 e da nau “Chagas” no ano de 1593”, in Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, vol. II, Lisboa, 1972, pp. 737-789; Francesco Carletti, *Voyage autour du Monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, Paris, 1999, pp. 267-284; W.S. Unger (ed.), op. cit., pp.138-144. O relato da *História Trágico-Marítima* foi escrito por Melchior Estácio do Amaral, que não assistiu aos acontecimentos, mas esteve à frente da devassa que se mandou tirar do sucedido. O de Francesco Carletti é da autoria de uma testemunha directa da captura, um mercador italiano que seguia a bordo do navio. O relato holandês, muito mais curto, é parte da acta do relatório apresentado pelos captores à chegada à Holanda.

terem um capitão-mor próprio e serem compostas por navios listados geralmente como galeões e não como naus. Destinavam-se também a ficar no Índico, não sendo contudo claro se era já esse o caso da de 1601<sup>61</sup>. Se o era, o número reduzido de navios que conseguiram chegar nesse ano à Índia impossibilitou de certeza a manutenção de qualquer deles no Oriente, face à necessidade de expedir o máximo possível de carga para Portugal.

Quer as três naus da armada regular, quer os seis galeões da nova armada de socorro partiram em datas desaconselhadamente tardias: cinco dos galeões a 10 de Abril, duas das naus a 20, um galeão e uma nau retardatários a 27. Devido ao adiantado das datas, cinco dos navios arribaram e apenas quatro dos galeões partidos menos tarde dobraram o Cabo. Como um deles naufragou depois em Socotorá, chegaram apenas três à Índia, ou seja, metade da armada de socorro, desacompanhada de qualquer navio da armada regular<sup>62</sup>.

O *Santiago* foi um destes três galeões, partindo depois de Goa para o reino no dia de Natal de 1601, com cerca de 300 pessoas a bordo<sup>63</sup>. Dois factos foram determinantes para a sua captura posterior. O primeiro foi ter largado sobrecarregadíssimo. Sabe-se que isso era frequente nos navios da Carreira na torna-viagem, mas o galeão terá sofrido particularmente com a circunstância, pois, sendo feito para “as armadas do reino”, era “franzino para carregar”. A falta nesse ano das grandes naus das armadas regulares contribuiu de certeza para

---

<sup>61</sup> As armadas de socorro posteriores foram expressamente motivadas pela necessidade de reforçar as armadas do Estado da Índia com navios da metrópole, para fazer frente aos ingleses e holandeses na Ásia. Melchior Estácio do Amaral diz, porém, que, em 1601, se tencionava apenas enviar gente, munições e dinheiro, fosse pelo desgaste da guerra recente com o Kunjali, no Malabar, fosse por outra razão. Não menciona intenções de manter navios na Índia. Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 737-738. Que pelo menos alguns deles estariam destinados a voltar, atesta o facto de o Capitão-Mor ter levado instruções sobre como devia proceder no regresso. Cf. ibidem, pp. 740-742 e *Boletim da Filмотeca Ultramarina Portuguesa*, Nº 2, Lisboa, 1955, p. 255. Mas note-se que, para levar dinheiro, e mesmo munições, não devia haver grande necessidade de uma armada suplementar, sobretudo de uma armada suplementar de galeões, que não eram prioritariamente navios de carga. Acresce que, posteriormente, a captura do *Santiago* por holandeses foi justificada judicialmente com o argumento de que o galeão era o navio capitânia de uma armada incumbida de atacar os holandeses em África e na Ásia. Sabe-se que o aparecimento dos neerlandeses no Oriente causou muita preocupação em Madrid e em Lisboa e parece por isso provável que, de facto, pelo menos parte dos galeões se destinasse originalmente a permanecer no Índico para lhes fazer frente. Cf. Victor Enthoven, op. cit., pp. 195-199.

<sup>62</sup> Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, p. 738.

<sup>63</sup> Cf. ibidem, p. 739.

a situação, que era tal que teve de se começar a alijar fazenda logo no princípio da viagem, ainda com bom tempo. Veremos que o excesso de carga do galeão não só constringiu muito a sua mobilidade em combate, como, pelo atravancamento do espaço a bordo, prejudicou a disposição da artilharia e dificultou o seu manuseamento. As vantagens que, em princípio, deveriam advir de se tratar de um navio mais adequado à guerra foram assim neutralizadas pelas suas insuficiências enquanto navio de carga, pelo menos em comparação com as grandes naus da Carreira.

O segundo facto determinante para a captura foi o navio ter seguido viagem sozinho e com ordens expressas para se reunir em Santa Helena aos outros dois galeões, partidos não de Goa, mas de Cochim. Os acontecimentos de 1600 não haviam chegado para mudar as instruções em vigor para a tornaviagem desde 1594. Por trás da insistência da Coroa na escala obrigatória na ilha, estava a preocupação em garantir a chegada em grupo dos navios às águas açorianas e à costa portuguesa, onde se temiam, como sempre, ataques ingleses. Que tais receios eram fundados, mostra-o o destino da *S. Valentim*, uma nau partida da Índia em 1600, invernada em Moçambique e capturada por ingleses em Peniche, em Junho de 1602 – perto da altura provável de chegada do *Santiago*, caso tivesse tido uma viagem sem problemas.

Só que fazer de Santa Helena o lugar de reunião da armada expunha igualmente os navios a encontros desagradáveis, como o atestava o caso da *S. Simão* em 1600. Ciente disso, a gente a bordo, depois de dobrar o Cabo, instou com veemência o Capitão-Mor, António de Melo e Castro, a evitar a ilha, dado que, para mais, haveria no galeão água e mantimentos bastantes para chegar a Lisboa sem escalas. O instado concordou que seria o mais desejável, mas declarou-se impossibilitado de desobedecer ao regimento, limitando-se a mandar preparar o navio para combate.

Quando os portugueses chegaram a Santa Helena, a 14 de Março, depararam, como temiam, com navios holandeses. A 6 de Março, tinham aportado à ilha o *Zeelandia* e o *Langebark*, da *Verenigde Zeeuwsche Compagnie*, vindos do Achem, juntando-se-lhes alguns dias depois o *Witte*

*Arend*, da *Nieuwe Brabantsche Compagnie*, vindo provavelmente de Bantem. Prestes a partir, os dois primeiros tinham, a pedido do último, acedido a prolongar um pouco a escala, garantindo, sem saber, o seu encontro com o galeão, que foram os únicos a atacar (o *Witte Arend* não passou de um espectador do combate). Tal como aqueles que haviam atacado o *São Simão* dois anos antes, eram navios zelandeses regressados de uma viagem ao Achem comercialmente insatisfatória<sup>64</sup>. Apesar de a sua flotilha, originalmente de quatro velas, ter conseguido um êxito diplomático ao reparar as relações com o Sultão, encontrou preços de tal maneira altos que apenas o *Zeelandia* e o *Langebark* tiveram carga para voltar à Europa, vendo-se os dois outros obrigados a ir tentar a sorte noutros sítios do Arquipélago<sup>65</sup>. Francesco Carletti – um passageiro italiano do galeão que seguiu depois com os seus captores para a Holanda – afirmou que só a captura do *Santiago* impediu os investidores na viagem de perder dinheiro<sup>66</sup>.

Tal como em 1600, os resultados comerciais decepcionantes da expedição constituíram provavelmente um estímulo de peso para atacar o navio português, que deve ter aparecido aos olhos dos zelandeses como um remédio providencial de última hora. Sucedia, porém, que não estavam formalmente autorizados a atacá-lo sem provocação prévia<sup>67</sup> (ao contrário dos portugueses, cujo Capitão-Mor tinha licença para tomar a ofensiva contra quaisquer holandeses que encontrasse<sup>68</sup>). Foi um tiro do galeão disparado primeiro que forneceu o pretexto para o assalto. Existem três versões dos factos, algo divergentes entre si, como seria de prever.

---

<sup>64</sup> Para a história desta expedição, cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., pp. XLV-LI e 129-203.

<sup>65</sup> Cf. ibidem, pp. 141-142.

<sup>66</sup> Cf. Francesco Carletti, op. cit., p. 302.

<sup>67</sup> A carta de nomeação (*commissiebrief*) do capitão do *Langebark* proibia-o de atacar quem quer que fosse – fosse de que nação, qualidade ou condição fosse – a não ser que lhe tentassem impedir a navegação e o tráfico, ou fazer dano ou roubar, caso em que ficava autorizado a fazê-lo com todos os meios ao seu alcance (determinava ainda que quaisquer bens de que se apoderasse no processo deveriam ser trazidos à Holanda, onde teriam ser aprovados enquanto presas legítimas). Cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., pp. 130-131. É assim falsa a alegação de Estácio do Amaral de que os holandeses teriam ordens para pararem em Santa Helena de propósito para assaltarem as naus portuguesas que lá pudessem aparecer. Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 742-743.

<sup>68</sup> Cf. ibidem, pp. 741-742.

O relato holandês dos acontecimentos – um documento oficial – descreve como se despachou um batel para junto do galeão com mensagens amistosas, que foram respondidas com rudeza por portugueses. O *Langebark* aproximou-se em seguida do *Santiago*, renovando os cumprimentos e votos de amizade, a que se replicou desta vez com tiros, suscitando protestos escandalizados, em português, dos alvejados. Isto não impediu a continuação dos disparos, que acabaram por fazer dois mortos e um ferido grave, tornando inevitável uma resposta<sup>69</sup>.

O relato português, de Melchior Estácio do Amaral, confirma que foi o galeão a disparar primeiro, mas porque os outros navios vinham ao seu encontro “com bandeiras, e galhardetes largos, tocando trombetas, com toda a artilharia abocada, e a gente coberta, que são sinais claros de batalha”, não convindo deixar o mais adiantado deles aproximar-se mais. Refere ainda que a resposta ao primeiro tiro português foi imediata.

O italiano Carletti corrobora, no fundamental, a versão de Estácio do Amaral, mas com a diferença importante de que critica a exaltação e precipitação dos portugueses<sup>70</sup>, que teriam cedido facilmente às provocações dos holandeses, aos ouvidos dos quais diz que o tiro soou provavelmente como “une invitation par trop conforme à leur désir de combattre et qu’ils avaient sans doute attisée de cette manière pour mieux nous capturer”<sup>71</sup>. Parece claramente a descrição mais honesta e crível do sucedido.

O essencial dos acontecimentos posteriores resume-se em poucas linhas. O *Santiago* e o *Langebark* começaram, ancorados, a trocar tiros por volta das oito horas da manhã<sup>72</sup>, não tardando o *Zeelandia* em juntar-se ao combate<sup>73</sup>, que durou até à noite. Os portugueses decidiram então cortar amarras e deixar a ilha, mas foram alcançados de dia, no alto mar, pelos holandeses, que os bombardearam até ao pôr-do-sol. No dia seguinte, a luta continuou e, com o

---

<sup>69</sup> Cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., pp. 142-143.

<sup>70</sup> Segundo diz, o fatal primeiro tiro disparado contra os holandeses não teria sido dado por ordem do Capitão-Mor, resultando antes de um assomo do piloto, no meio da exaltação geral. Cf. Francesco Carletti, op. cit., p. 271.

<sup>71</sup> Ibidem, p. 271.

<sup>72</sup> Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, p. 750.

<sup>73</sup> Cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., p. 143.

galeão com as bombas entupidas com pimenta extravasada e a ponto de se afundar, um motim a bordo forçou a sua rendição, contra a vontade do Capitão-Mor. A tripulação e passageiros foram distribuídos pelos navios holandeses, seguindo em cativeiro numa viagem de 22 dias até à ilha de Fernando Noronha, perto do Brasil. Aí, os novos donos do *Santiago* gastaram mais de um mês a repará-lo, após o que seguiram viagem para a Europa, deixando os portugueses na ilha, com uma embarcação improvisada que lhes fabricaram e com a qual alguns deles conseguiram ir buscar socorro ao Brasil.

O valor do saque do galeão foi avaliado em 1 500 000 florins, uma soma altíssima<sup>74</sup>. Não se sabe ao certo o número dos mortos em combate, mas concluiu-se, à chegada a Fernando Noronha, pelo falecimento de 40 dos 300 portugueses na luta e noutros incidentes relacionados com a captura<sup>75</sup> (houve mortes não só aquando da contenda, mas também durante os 22 dias de cativeiro em condições muito penosas; deram-se também vários afogamentos num episódio mal esclarecido, ocorrido, segundo uma versão, aquando da transferência acidentada dos portugueses para bordo dos navios holandeses depois da captura, segundo outra, durante um acesso de pânico provocado pelo naufrágio aparente do galeão já depois de tomado<sup>76</sup>).

Uma análise atenta das descrições bastante detalhadas do combate de Carletti e, sobretudo, de Melchior Estácio do Amaral (o relato holandês é, infelizmente, curto e vago) deixa claro que o sucesso dos holandeses se deveu a três factores principais: a mobilidade superior dos seus navios; a maior quantidade, potência e eficiência da sua artilharia; a superioridade numérica. A estes factores, há que juntar a possibilidade de uma decisão menos feliz do comando português ter facilitado a tarefa dos captores.

As duas embarcações holandesas foram descritas por Estácio do Amaral como “navios de guerra, feitos para isso” e portanto de tipo idêntico ao “navio de

---

<sup>74</sup> Cf. Ivo van Loo, op. cit., pp. 184.

<sup>75</sup> Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, p. 779.

<sup>76</sup> Cf. ibidem, pp. 771-774; Francesco Carletti, op. cit., p. 278.

armada” que era o *Santiago*<sup>77</sup>. Sabemos que o *Zeelandia* tinha cerca de 600 tonéis e o *Langebark* de 300 e, com tais tonelagens, é normal que se mostrassem mais móveis que o *Santiago*, classificado pela mesma fonte como um navio de cerca de 800 tonéis<sup>78</sup>. Mas de certeza que o sobrecarregamento do galeão foi o que mais lhe tolheu a navegabilidade, ao passo que o que os portugueses descreveram como o estado “boiante” dos navios holandeses não podia deixar de favorecê-los<sup>79</sup>.

Antes mesmo de o combate começar, o *Zeelandia* e o *Langebark* tiveram oportunidade de patentear a sua ligeireza e navegabilidade de maneira preocupante para os portugueses. Os acontecimentos de 1600 haviam motivado, apesar de tudo, uma pequena reformulação das instruções para a torna-viagem dos navios da Carreira. Embora se continuasse a obrigá-los a escalar Santa Helena, mandou-se-lhes, por precaução, fundear junto à chamada ponta do Esparvel, na costa norte<sup>80</sup>. O melhor local para fazer aguada e o ancoradouro habitual dos portugueses era a actual Jamesbay, a noroeste. Para chegar lá, havia, contudo, que passar rente ao Esparvel, sem o que se corria o risco de se ser arrastado para o alto mar e perder-se a escala. Ao mandar os navios fundearem perto da ponta, pensava-se tolher a entrada na ilha de eventuais inimigos que chegassem depois. Ao mesmo tempo, julgava-se que lá ficariam em segurança de inimigos vindos antes, pois cria-se que os ventos e correntes dominantes impediam as embarcações já fundeadas no ancoradouro habitual de retroceder na direcção da ponta (vimos, de facto, que, em 1600,

---

<sup>77</sup> Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 739 e 743.

<sup>78</sup> Cf. W.S. Unger, op. cit., pp. 138 e 144. Na gravura de um medalhão mandado então imprimir na Holanda para comemorar a captura do galeão representando os três navios em combate, o *Santiago* aparece correspondentemente como o maior dos três; cf. ibidem, ilustração IX.

<sup>79</sup> Um navio “boiante” seria literalmente um navio sem carga, o que não era de certeza o caso destes dois holandeses, que os próprios portugueses estimaram que traziam, os dois juntos, cerca de 4 000 quintais de pimenta. Só que isso era o mesmo que o *Santiago* trazia só no porão e, se tivermos presente que tinha também as cobertas, castelos e convés atulhados de fazendas, vemos como era distinta a sua situação da dos holandeses. Estes, aliás, depois de capturarem o galeão e o levarem para Fernando Noronha, transferiram parte importante da sua carga para os seus próprios navios. Cf. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, op. cit.; Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 739, 743 e 784.

<sup>80</sup> Cf. o mapa desenhado para ilustrar a edição original do relato de Estácio do Amaral, em Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. V, Lisboa, 1987, estampa 592B.

quando o ancoradouro estava então ocupado pelos portugueses, o *Amsterdam* e o *Utrecht* passaram seis dias na ilha fora do seu alcance, fundeados num ponto mais a norte). Os holandeses encontrados pelo *Santiago*, porém, virando primeiro na volta do mar, vieram, bolinando, ter com ele em pouco tempo, mostrando-se capazes daquilo que estava então para além das possibilidades dos navios portugueses, o que não augurava nada de bom.

Segundo Estácio do Amaral, depois do primeiro dia de hostilidades, junto da ponta do Esparvel, Francisco de Melo e Castro decidiu tentar a sorte no alto mar por, no sítio onde estava, “as suas naus (dos holandeses) serem tão veleiras que, cada vez que quisessem, se podiam melhorar de sítio mais acomodado à ofensa do galeão, do qual os não podiam ofender, estando (o galeão) ancorado a pé quedo recebendo baterias”<sup>81</sup>. Carletti descreveu o Esparvel como uma baía pequena com lugar somente para um ou dois navios, mas isso aparentemente não bastou para tolher os movimentos dos holandeses<sup>82</sup>. O *Santiago*, a princípio, conseguiu algumas descargas bem sucedidas quando o colocaram de través para os inimigos, ligando-o a terra por um cabo. Tal como o *S. Simão* em 1600, ficava assim em posição de utilizar melhor a sua artilharia, concentrada nas ilhargas. Mas o *Zeelandia* e o *Langebark* reagiram corrigindo, por sua vez, a posição, para o que precisaram apenas de fazer-se ao mar e voltar<sup>83</sup>. O galeão, pelo contrário, não teve, a partir de então, outra escolha que não permanecer o tempo todo “ancorado a pé quedo recebendo baterias”.

Confrontado com tal situação, o Capitão-Mor julgou, erradamente, que “de outra maneira seria andando à vela”, no alto mar. Mas as coisas estiveram longe de melhorar depois de o *Santiago* soltar as amarras. Ao deixar a ilha, terá,

---

<sup>81</sup> Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 750-751.

<sup>82</sup> Cf. Francesco Carletti, op. cit., p. 270.

<sup>83</sup> “O Capitão-Mor, vendo, que na forma em que estava, muita da sua artilharia não pescava as naus dos inimigos, mandou dar um cabo em terra pela popa do galeão, pelo qual alando-se, o atravessou (o galeão) de maneira, que sentindo o inimigo o dano, que recebia de nossa artilharia, se fez à vela na volta do mar, e tornou a surgir de maneira, que se desviou da pontaria de artilharia, recebendo menor dano, e ficando uma delas pela proa (do galeão). E pelejando com esta vantagem todo o dia desfazendo, e desaparelhando o galeão, houve de parte a parte muitos mortos e feridos”. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op cit., vol. II, p. 748.



parece, tentado ainda abordar um dos inimigos, mas eles souberam fugir-lhe com rapidez<sup>84</sup>. Quando, mais tarde, alcançaram, por seu turno o galeão, já em pleno oceano, concentraram-se em bombardeá-lo de uma posição mais recuada, cada um de seu bordo. Para responderem, os portugueses, sem artilharia à popa, eram forçados novamente a “atravessar” o navio, inflectindo-o, no que gastavam um tempo aproveitado pelo adversário, mais rápido, para se desviar<sup>85</sup>. Por outras palavras, os holandeses no alto mar conseguiram esquivar-se tão bem ao fogo português como junto à costa.

Para além da capacidade evidenciada de evitar a artilharia contrária, os neerlandeses deram mostras de um poder de fogo notável, com que quase afundaram o muito pior armado *Santiago*. Segundo Estácio do Amaral, este contaria apenas dezassete peças, ao passo que o *Zeelandia* teria 32, de bronze, e o *Langebark* 30, de calibre superior ao das portuguesas e melhor fornecidas de munições<sup>86</sup>.

À disparidade do poder de fogo, há que juntar os efeitos nocivos do sobrecarregamento do galeão para a artilharia a bordo. Exactamente por virem com pouca carga, “boiantes”, os navios holandeses traziam parte das peças – “a primeira andaina (bateria) de artilharia grossa” – sob a ponte, o que lhes permitia disparar “ao lume de água”. Acresce que se tinha o cuidado básico de manter desimpedida a zona da artilharia, para facilitar o seu manuseio, ao qual ajudavam também a largueza das portinholas e qualidade dos reparos das peças. Por

---

<sup>84</sup> Cf. *ibidem*, pp. 751-752. Carletti não menciona o incidente.

<sup>85</sup> “...pondo-se-lhe (o inimigo) pelas quadras com as duas combatentes do dia dantes (...) começou de dar contínua bateria por popa, uma de uma quadra, outra doutra, revezando-se, e disparando-se a artilharia de uma banda, enquanto a outra refecia: e a cercavam de tal maneira, que não houve em todo aquele dia hora, nem momento, que no galeão não empregassem contínuos pelouros, reforçados quase todos ao lume d’água, recebendo dele pouco dano, por não trazer peça alguma em popa, como por não poder jogar da sua artilharia em forma mui ostensiva: porque como ia a balravento, e o inimigo por popa, era forçado para a sua artilharia fazer pontaria, atravessar-se, e destas guinadas se desviava o inimigo como queria”. *Ibidem*, p. 761. Esta disposição mais recuada dos navios atacantes é confirmada pela representação do medalhão holandês comemorativo da captura. Cf. W.S. Unger (ed.), *op. cit.*, ilustração IX.

<sup>86</sup> Entre as peças holandesas havia canhões de 60 quintais, municiados com pelouros de 20 e 24 libras de ferro coado; munições eram abundantes, com pelouros “de cadeia, e de picão, de ferro coado, afora os redondos”. Das peças portuguesa, a maior era uma meia-espera, sendo ainda referidos quatro berços e dois sacres, que eram peças pequenas; as munições eram escassas, não trazendo mais que 30 pelouros “de picão e cadeia”. Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *op. cit.*, vol. II, pp. 743-744.

causa disto, os holandeses “borneavam (apontavam) a artilharia para a popa e proa com muita facilidade”<sup>87</sup>.

No *Santiago*, pelo contrário, a artilharia estava toda sobre a ponte, a qual, para piorar as coisas, se encontrava atulhada de fazenda. As portinholas, já de si estreitas, ficaram ainda mais acanhadas com o “entrecostado” que se achou prudente instalar no navio em Goa por causa da sobrecarga – um reforço do costado que aumentou a sua grossura e, com ela, a do vão das portinholas, limitando os movimentos dos canos dos canhões<sup>88</sup>. Por fim, quase de certeza que foi o excesso de carga o responsável pela estranha ausência de peças na popa, que tão prejudicial se mostrou

Uma causa adicional para a superioridade da artilharia holandesa parece ter sido a superioridade do pessoal. Estácio do Amaral referiu a indistinção entre a função de marinheiro e de bombardeiro entre os holandeses, “com que fazem grande vantagem aos nossos navios”<sup>89</sup>. E Carletti afirmou que, depois da morte do condestável genovês, no segundo dia de combate, deixou de haver no galeão gente competente no ofício<sup>90</sup>.

Falta falar das eventuais responsabilidades do comando na perda do *Santiago*. Já vimos que Melo e Castro decidiu deixar o *Esparvel* porque entendeu que, junto da ilha, o galeão, ancorado, ficava muito exposto à artilharia dos mais manobráveis navios holandeses, que haviam mostrado ser capazes de reposicionar-se com proveito na baía. Acreditava que, deixando de estar imobilizado, faria melhor uso da sua artilharia. Esperava ainda sofrer menos no alto mar com o fogo rasante inimigo, das baterias de sob a ponte, pois cria que a agitação das águas obrigaria a fechar as portinholas mais baixas. As coisas não lhe correram como previra, pois o bombardeamento a que foi sujeito em pleno oceano foi bastante mais destrutivo que aquele sofrido junto à costa, infligindo danos tais ao casco do navio que o deixaram a ponto de se afundar (segundo

---

<sup>87</sup> Cf. *ibidem*, pp. 743-744

<sup>88</sup> Cf. *ibidem*, p. 744.

<sup>89</sup> *Ibidem*, p. 743.

<sup>90</sup> Atribuiu o facto à venalidade dos ofícios de condestável e bombardeiro na Carreira da Índia, que se davam a quem pagasse melhor por eles, precisando apenas de passar um exame muito sumário para ser aceite. Cf. Francesco Carletti, *op cit.*, p. 273.

Estácio do Amaral, os estragos sofridos no *Esparvel* concentraram-se sobretudo no aparelho e não é, de facto, de crer que o Capitão-Mor decidisse fazer-se ao alto mar com danos de monta no casco; acreditou, ao que parece, no mestre, que lhe garantiu que no oceano seria difícil aos holandeses conseguirem mais que continuar a danificar-lhe o aparelho, o qual seria sempre reparável)<sup>91</sup>.

Como também já vimos, quando os dois perseguidores do *Santiago* começaram a alvejá-lo de uma posição mais recuada, cada um de seu bordo, os portugueses não lhes puderam responder convenientemente por não disporem de artilharia na popa. No segundo dia no alto mar, já tinham alguma, dois sacres, ou falcões, transportados da proa para lá durante a noite, mas nem isso os salvou<sup>92</sup>. Segundo Carletti, foi mesmo neste dia que o galeão sofreu o grosso dos danos, quando o mar agitado de que o Capitão-Mor esperara ser ajudado, jogou, sim, a favor dos holandeses: já sem governo, o navio, levantado pelas ondas, foi expondo o casco aos inimigos de uma maneira que eles, com o seu fogo rasante, terão aproveitado ao máximo<sup>93</sup>. Pode dizer-se que, se Melo e Castro largara de Santa Helena com a intenção de se desenvencilhar dos holandeses no oceano, com o piorar da situação, o seu objectivo tornou-se apenas resistir o bastante para forçar uma abordagem. Perder um navio em combate corpo a corpo era mais honroso do que render-se apenas aos canhões inimigos, mas a gente do galeão não deixou que isso acontecesse.

Carletti foi muito crítico da decisão de deixar a ilha, defendendo que, ficando, teria sido possível, no pior dos casos, fugir para terra com algumas das mercadorias mais preciosas, como as jóias. Diz ainda que, com o galeão ancorado, se estaria sempre em muito melhor posição para resistir do que no alto mar, pois “là où la mer ne malmenait pas le navire, le soulevant et l’abaissant, l’artillerie ennemie ne pouvait pas lui nuire au point de le faire couler”

---

<sup>91</sup> Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 750-751.

<sup>92</sup> Cf. ibidem, pp. 762-764.

<sup>93</sup> Cf. Francesco Carletti, op. cit., p. 274. Note-se que Estácio e Amaral referira já danos importantes no casco no dia anterior.

<sup>94</sup>, ao que junta que os navios holandeses, também ancorados, não gozariam da liberdade de movimentos necessária para maximizar o seu poder de fogo.

Mesmo o relato português, altamente favorável ao Capitão-Mor, permite questionar a sua decisão. Esta foi tomada, segundo Estácio do Amaral, com o duplo propósito de permitir ao galeão fazer melhor uso da sua artilharia e de impedir a utilização das baterias mais baixas dos navios inimigos. Nenhum dos dois objectivos foi realizado. Pelo contrário, comparando os efeitos do bombardeamento sofrido junto à costa com os daquele que teve lugar no oceano, pode dizer-se que o que se conseguiu deixando a ilha foi, sim, garantir um melhor uso da artilharia holandesa, não da portuguesa.

É claro que, se quisermos ser inteiramente justos com Melo e Castro, podemos replicar dizendo que, apesar do seu evidente erro de cálculo, ele fez apenas a única coisa que achou que ainda podia fazer para tentar salvar o seu navio: julgando-se encurralado sem hipóteses no Esparvel, fugiu para o mar alto, na esperança de ver lá a situação melhorar. Não há, como é óbvio, maneira de saber se, ficando em Santa Helena, o galeão estava mesmo condenado. O importante é que o Capitão-Mor acreditou que estava e, em face disso, optou – muito arriscadamente – pela fuga em frente para o oceano. Ou seja, abandonou a segurança relativa conferida pela proximidade de terra – para onde seria sempre possível fugir, segundo Carletti – de modo a poder continuar a combater. Foi uma atitude condizente com a sua obstinação posterior em não se render sem uma abordagem, que quase causou a perdição do navio e obrigou a um motim.

Importa notar que, se o pragmático Carletti reprovou a actuação de Melo e Castro, o mesmo não se pode dizer de quem coube julgá-la em sede de justiça. Melchior Estácio de Amaral, além de autor do relato que temos vindo a citar, foi o responsável pela devassa mandada tirar à perda do galeão. A documentação do processo não chegou até nós, mas o próprio Estácio de Amaral diz, no relato, que o Capitão-Mor foi isentado de toda a culpa, como, aliás, o tom admirativo com que se lhe refere já faria adivinhar. Quem esteve em

---

<sup>94</sup> Ibidem, p. 275.

risco de ser punido foram os cabecilhas do motim, que, ao forçar a rendição, provavelmente salvaram o navio do naufrágio e a vida de todos os que lá iam. A reconsideração das circunstâncias extremas em que haviam actuado fez suspender o castigo, acabando por se reconhecer que “todos chegaram ao termo do que eram obrigados, e cumpriram com sua honra como deviam”<sup>95</sup>.

É provável que, mais do que a rendição em si, tenha sido sobretudo o crime grave de insubordinação a pôr os chefes dos amotinados à beira da prisão. Mas é um facto que a Coroa exigia que se defendesse os seus navios até ao limite. Veremos à frente que D. Francisco Sodré Pereira, capitão do galeão *Bom Jesus*, tomado por holandeses em 1608, teve de demonstrar que o fez, tal como o Vice-Rei D. Francisco da Gama, quando três naus a seu cargo se perderam em 1622 ao serem atacadas por uma esquadra anglo-holandesa. Essa foi, plausivelmente, uma das razões por trás da resistência obstinada de Melo e Castro durante o combate, a qual, no momento da devassa, abonou de certeza em seu favor.

O contraste entre os desfechos dos combates de 1600 e 1602 é digno de nota, pois os dois travaram-se em circunstâncias similares. Ambos começaram junto à costa de Santa Helena (embora em locais diferentes), com dois navios holandeses a atacarem um navio português ancorado. Os primeiros tinham, em 1600, 400 e 250 tonéis e, em 1602, 600 e 300 tonéis. O *Santiago*, em 1602, contava 800 tonéis. Não sabemos, infelizmente, qual a tonelagem da *S. Simão*.

Vimos em cima que a capacidade de combate do *Santiago* – um galeão construído para servir nas armadas do reino – foi muito diminuída pelo sobrecarregamento, por um lado, e pelo subartilhamento, por outro. Não é provável que a *S. Simão* estivesse tão sobrecarregada, pois era um navio entre seis que voltavam em 1600 ao reino, enquanto o *Santiago*, em 1602, era um

---

<sup>95</sup> Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, p. 789.

entre três, todos de tonelagem menor que o habitual. Mas tanto um como o outro tiveram de alijar fazenda ao mar durante a viagem<sup>96</sup>.

Quanto à artilharia da *S. Simão*, sabe-se apenas que, embora pareça ter demorado algum tempo a entrar em acção, actuou com grande eficácia quando o fez. Mesmo aqui, contudo, convém notar outra similaridade com o *Santiago*: ambos os navios sucederam em sair de uma situação inicial desfavorável colocando-se de través para os seus atacantes, o que lhes permitiu usarem toda a artilharia de um dos bordos. A diferença depois foi que os oponentes do *Santiago* conseguiram replicar mudando também eles de posição, o que o galeão já não logrou fazer; os atacantes da *S. Simão*, pelo contrário, depois de expostos ao fogo lateral dos portugueses, não conseguiram reposicionar-se para lhe fugir e tiveram de retirar.

O combate do *Santiago* com o *Zeelandia* e o *Langebark*, terminado com a tomada do galeão, não se distingue apenas dos recontros inconsequentes de 1597 e 1600. Veremos que, em 1613 e 1625, outros navios portugueses foram atacados por navios holandeses casualmente encontrados em Santa Helena, sempre sem sucesso. E, no período que estudámos, o galeão de Francisco de Melo e Castro foi o único navio da Carreira tomado por holandeses na sequência de um encontro casual – todas as outras capturas foram levadas a cabo por esquadras destacadas de propósito para missões de corso. Por tudo isto, a captura do *Santiago* deve ser considerada um acontecimento atípico.

#### 2.4. 1599: a expedição de van der Does

O episódio do *Santiago* encerra o que se pode chamar a primeira fase da história dos encontros de navios da Carreira da Índia com navios holandeses, caracterizada por encontros casuais em Santa Helena ou perto, durante a viagem de retorno à Europa de portugueses e neerlandeses. Depois da perda do galeão, o rei decidiu finalmente voltar a proibir a escala na pequena ilha atlântica

---

<sup>96</sup> Cf. João dos Santos, op. cit., p. 658; Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 739-740.

e, embora a proibição não tenha sido sempre respeitada, não se verificaram mais destes encontros casuais durante a primeira década do século XVII, nem em Santa Helena, nem em nenhum outro lugar<sup>97</sup>.

Entretanto, como veremos no capítulo a seguir, as *voorcompagnieën* fundiram-se em 1602 numa companhia única, a V.O.C. Pouco depois da fusão, aboliram-se as restrições formais ao uso da violência contra portugueses por parte de holandeses no Oriente. Esse endurecimento de posições já se adivinhava há algum tempo. Vimos atrás como, entre 1590 e 1598, as relações marítimas entre as Províncias Unidas e a Península Ibérica foram globalmente pacíficas. No fim de 1598, porém, o jovem e recém-coroadado Filipe III cerrou de novo os portos ibéricos aos navios neerlandeses, medida que foi aplicada com grande dureza e indignou os holandeses, provocando uma resposta à altura<sup>98</sup>.

Em Maio de 1599, uma grande esquadra de 73 navios comandada por Pieter van der Does partiu para a Península Ibérica em missão de represália<sup>99</sup>. A inspiração para a expedição foram claramente as incursões periódicas da marinha e dos corsários ingleses nas águas da costa e dos arquipélagos atlânticos ibéricos (em duas das quais, em 1596 e 1597, a marinha holandesa tinha inclusive participado, como já vimos). Apesar de parte dos navios haver sido fornecida por particulares, a constituição da esquadra representou um enorme esforço financeiro para os almirantados regionais neerlandeses (a base da marinha do estado), que tiveram de mandar construir navios de grande tonelagem de propósito para a campanha<sup>100</sup>.

Os lucros da expedição estiveram longe de cobrir sequer os custos. Quando a esquadra chegou à Península, a La Coruña, encontrou os espanhóis

---

<sup>97</sup> Cf. carta régia a Vice-Rei, Março de 1604, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Oriental Português*, 2 vols., Lisboa, 1975 (policopiado), vol. II (apêndice documental), p. 100; carta régia a Vice-Rei de Portugal, 21/3/1606, publicada in Maria Emília Madeira Santos, "O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620", separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1985, Coimbra, pp. 148-149.

<sup>98</sup> Cf. Jonathan I. Israel, op. cit., pp. 194-195; Victor Enthoven, op. cit., pp. 132-137.

<sup>99</sup> Sobre esta expedição, cf. Jaap R. Bruijn, op. cit., p. 21; Victor Enthoven, op. cit., pp. 183-188; Maurits A. Ebben, "El ataque de van der Does a Canarias y la expansión neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII", in Antonio de Béthencourt Massieu (ed.), *IV centenario del ataque de van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999)*, Las Palmas, 2001, pp. 147-156.

<sup>100</sup> Cf. Victor Enthoven, op. cit., p. 187.

prevenidos para a sua vinda e teve de retirar. Discutidas e abandonadas as hipóteses de ir atacar Lisboa ou Cadiz, rumou-se às Canárias, onde Las Palmas e La Gomera foram pilhadas e arrasadas. No entanto, como já tinham sido informadas da vinda dos holandeses, o saque obtido foi parco e as perdas humanas dos atacantes altas. Metade da esquadra regressou depois a casa, enquanto a outra metade seguiu com van der Does para S. Tomé. A ocupação da pobremente defendida povoação portuguesa na ilha não ofereceu dificuldades de maior, mas a insalubridade do lugar compensou as carências das defesas humanas, matando cerca de 1 800 holandeses de doença, entre os quais o comandante da expedição. Voltou-se assim à Holanda com muitas baixas humanas e sem um saque capaz de pagar as despesas da campanha, em parte porque uma boa porção das mercadorias tomadas nas Canárias e em S. Tomé era propriedade de comerciantes holandeses. Apesar do embargo de 1598, os neerlandeses continuavam a comerciar intensamente com o mundo ibérico, o que fazia do curso holandês contra portugueses e espanhóis – que se iniciou em força no Atlântico com esta expedição – uma actividade por vezes ingrata.

No tocante à Carreira da Índia, a esquadra de van der Does não chegou a representar perigo algum. Como só deixou a Holanda em Maio, já não pôde perturbar a partida anual para a Índia, que quase nunca se fazia depois de Abril e que, nesse, ano, se deu em Fevereiro e Março. É verdade que, por outro lado, a época de chegada a Lisboa dos navios da Carreira se estendia geralmente de Maio a Outubro. Mas, como vimos atrás, no ano anterior, 1598, devido a um bloqueio inglês, não tinham seguido navios nenhuns para o Oriente: assim, em 1599 também não regressou nenhum para a esquadra holandesa tentar tomar.



### 3. 1602-1609: expedições holandesas ao Índico Ocidental e a águas ibéricas

Em 1602, todas as companhias holandesas que comerciavam com a Ásia por via marítima fundiram-se numa companhia única, à qual foi outorgado pelo estado o monopólio do comércio marítimo com o Oriente<sup>101</sup>. Nasceu assim a conhecida V.O.C., ou *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (Companhia Unida das Índias Orientais). A fusão fora já precedida por fusões regionais entre algumas companhias na Zelândia e em Amesterdão, mas só a intervenção do estado permitiu criar uma companhia única, depois de negociações bastante difíceis.

A motivação inicial para o estado intervir foi económica: havia que acabar com a concorrência fratricida entre as diferentes companhias, que aumentava o preço de compra das especiarias na Ásia e fazia descer o de venda na Europa, pondo em causa a viabilidade do novo comércio que os holandeses começavam a explorar. Mas o poder político apercebeu-se rapidamente que os largos recursos militares ao alcance de uma companhia única podiam também fazer dela uma arma na guerra contra Filipe III<sup>102</sup>: pô-la a atacar ibéricos no Oriente permitiria aumentar as despesas militares do rei de Espanha longe dos Países Baixos, cortando-lhe, ao mesmo tempo, receitas, tudo sem envolvimento directo do estado holandês, sem meios para atacar ele próprio o inimigo tão longe de casa. Depois de um curto período de indefinição, a recém-fundada companhia mostrou que se podia contar com ela para este propósito e a Guerra dos Oitenta Anos foi exportada definitivamente para paragens orientais.

Em 1602, pouco antes de seguir para a Ásia a primeira frota da V.O.C., os Estados-Gerais recomendaram à companhia que enviasse menos navios ao Oriente do que até então se enviara, mas integrados em frotas maiores, bem armadas e providas de gente – de maneira a que pudessem não só comerciar

---

<sup>101</sup> Cf. Femme S. Gaastra, *De Geschiedenis van de V.O.C.*, 4ª edição, Zutphen, 2002, pp. 16-23, Henk den Heijer, “De Staten-Generaal en de Oprichting van de V.O.C.”, in Jaap R. Bruijn et al., *Roemrucht Verleden – De Staten-Generaal en de V.O.C.*, Haia, 2002, pp. 8-23.

<sup>102</sup> Cf. Femme S. Gaastra, op. cit., pp.19-20.

livremente, como também infligir danos a inimigos ibéricos e proteger parceiros comerciais<sup>103</sup>. Foi exactamente o que aconteceu nos anos seguintes: entre 1598 e 1601 tinham largado para a Ásia 62 navios, à média de 15,5 por ano; entre 1602 e 1609 – um período de oito anos – partiram 68, à média de 8,5 por ano, um decréscimo de quase metade em relação à fase anterior<sup>104</sup>. Destes 68, a maior parte – 57 – seguiram em cinco grandes frotas partidas da Holanda entre 1602 e 1607, cujos comandantes foram todos investidos do título de *Admiraal*, ou Almirante: a primeira, em 1602, com doze navios; a segunda, no fim de 1603, também com doze navios; a terceira, em 1605, novamente com doze navios; a quarta, em 1606, com oito navios; a quinta, no fim de 1607, com treze navios. E, tirando a primeira, todas elas largaram com o objectivo declarado de ir fazer a guerra ao Estado da Índia.

A primeira das frotas, partida em 1602, era comandada por Wijbrand van Warwijck. Não fora aprestada de início pela nova companhia e, como todas as frotas ou flotilhas holandesas anteriores, seguia, formalmente, para uma simples expedição comercial (o que não a impediu de praticar depois actos de corso, como já acontecera com algumas das suas predecessoras)<sup>105</sup>. Os estatutos da V.O.C., redigidos também em 1602, não faziam ainda adivinhar a viragem belicista que viria pouco depois<sup>106</sup>. A mudança de política só se tornou clara com a primeira frota aprestada na íntegra pela companhia, que largou para a Ásia no fim de 1603, sob o comando de Steven van der Hagen, e que, aos propósitos comerciais das expedições precedentes, juntava já objectivos declaradamente militares, podendo, por isso, ser chamada de esquadra.

---

<sup>103</sup> Cf. Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek – Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*, Leiden, 1996, p. 201.

<sup>104</sup> Cf. DAS, vol. II, pp. 2-26.

<sup>105</sup> Em Janeiro de 1605, navios seus tomaram um navio português no estreito de Singapura e, mais tarde, o *St.º António* em Patane. Cf. Victor Enthoven, op. cit., p. 201.

<sup>106</sup> Considera-se que contrastam significativamente com os estatutos bastante mais aguerridos da congénere mais tardia da V.O.C. no Atlântico, a Companhia das Índias Ocidentais ou W.I.C., fundada em 1621 com o propósito declarado de ajudar na guerra à Espanha. Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, 2000, p. 153.

### 3.1. 1604: a expedição de van der Hagen

As instruções escritas que van der Hagen levava eram precedidas de uma introdução em que se anunciava e fundamentava a decisão de tomar a ofensiva na Ásia contra espanhóis, portugueses e seus aliados<sup>107</sup>. Invocava-se, para tal, a oposição violenta dos portugueses ao comércio que os holandeses haviam começado a praticar em boa amizade com povos orientais, citando expressamente casos de ataques lusos a Bantem, Amboíno e a outras ilhas das Molucas, em represália pelos contactos estabelecidos pelos locais com os neerlandeses. Referia-se também a execução injusta em Macau de quinze ou dezasseis holandeses que procuravam somente reabastecer-se em terra, e homicídios semelhantes em Tidore e noutros sítios não nomeados. Mencionava-se, por fim, o incitamento e o suborno de autoridades locais por portugueses para actuarem contra neerlandeses, de que teria resultado a execução e o cativeiro de muitos deles, como em Bantem e no Achém. Por tudo isto, a V.O.C., para sua protecção, dos povos orientais seus amigos e do comércio mantido com eles, declarava a sua intenção de atacar espanhóis, portugueses e aliados, para o que fora já autorizada pelos Estados-Gerais.

Em conformidade com tal intenção, nas instruções propriamente ditas mandava-se van der Hagen ir, em primeiro lugar, ao Canal de Moçambique esperar e atacar as naus da Carreira na sua viagem para a Índia<sup>108</sup>. Deveria em seguida rumar à costa ocidental indiana, onde, além de destruir todos os navios portugueses que encontrasse, desfraldaria a bandeira das Províncias Unidas defronte de Goa e procuraria estabelecer alianças com príncipes locais. Só depois se dirigiria ao Arquipélago, onde, primeiro, tentaria encorajar e ajudar

---

<sup>107</sup> Cf. J.K.J. de Jonge, *De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost Indie*, vol. III, Haia, 1865, pp.146-147. Sobre esta expedição em geral, cf. ibidem, vol. III, pp. 26-35, 146-147, 164-176 e 204-205; N. Macleod, *De Oost-Indische Compagnie als Zeemogendheid in Azië*, vol. I, Rijswijk, 1927, pp. 16-52; "Beschrijvinghe van de tweede Voyagie... Onder den Heer Admiraal Steven vander Hagen...", in Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. III, Amesterdão, 1646 (reedição fac-similada, 1970), relato I, pp. 1-4, 7-9, 34.

<sup>108</sup> Cf. J.K.J. de Jonge, op. cit., vol. III, p. 29.

Johor contra Malaca, que a companhia ambicionava tomar, prosseguindo subsequentemente para as Molucas, donde tinha ordens para expulsar portugueses e espanhóis.

Estas instruções continham duas novidades importantes: as ordens para atacar ibéricos e aliados e o desvio que era prescrito à esquadra pelo Índico Ocidental durante a viagem até ao Arquipélago. Até então, os navios holandeses não se tinham nunca aventurado a oeste de Ceilão, de certeza porque se sabia que o grosso do poder português na Ásia estava na costa ocidental indiana. Agora que se decidira passar à ofensiva contra os ibéricos no Oriente, começava-se logo por mandar uma esquadra desafiar o Estado da Índia defronte de Goa, a sua capital. Para além deste acto simbólico, tencionava-se também, com o desvio pelo Índico Ocidental, atingir a Carreira da Índia e a navegação portuguesa em geral na região, onde se desejava ainda estabelecer alianças anti-portuguesas com os reinos locais.

No entanto, as motivações para a primeira ida de navios holandeses à costa ocidental indiana não foram exclusivamente militares. Os neerlandeses tinham ido à Ásia em busca das especiarias da Insulíndia (a pimenta de Java e de Samatra, o cravo das Molucas e a noz-moscada e a maçã de Banda), mas, uma vez lá chegados, perceberam rapidamente a importância dos têxteis indianos como moeda de troca no comércio da região. Mais tarde ou mais cedo, era inevitável que comessem a frequentar eles próprios os dois principais centros produtores daqueles têxteis: o Coromandel, na costa oriental indiana, e o Guzerate, na ocidental. Van der Hagen foi encarregue de estabelecer relações comerciais com a última zona, mas, antes dele, já haviam lá ido dois feitores holandeses a partir do Achém, num navio asiático<sup>109</sup>.

Era assim uma questão de tempo até os holandeses entrarem no Índico Ocidental, atraídos pelos têxteis do Guzerate. E é claro que isso, por si só, constituía já um risco acrescido para os navios da Carreira da Índia, pois aumentava os riscos de encontros hostis durante a viagem. Mas van der Hagen

---

<sup>109</sup> Convidados depois pelo Samorim a visitar Calecute, foram capturados no caminho, entregues a portugueses e executados. Cf. H. Terpstra, *De Opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*, Haia, 1918, pp. 16-18.

ia ao Índico Ocidental incumbido, entre outras coisas, de atacar expressamente as naus da Índia, o que era bastante pior. Ataques organizados longe das águas próximas da Europa eram uma ameaça nova para a Carreira. Quase desde o princípio da sua existência que tivera de lidar com os perigos da pirataria e do corso junto de Portugal Continental e dos Açores, mas, nos portos portugueses, contara quase sempre com as forças navais da Coroa para saírem em sua defesa, melhor ou pior. Durante a viagem, pelo contrário, os navios estavam entregues a si próprios, um risco agravado pela sua aversão a viajarem em conjunto. E os próximos anos iriam mostrar que também não podiam contar em Goa com uma força naval de alto bordo capaz de os defender à chegada à Índia.

Van der Hagen partiu da Holanda em Dezembro de 1603 como comandante designado de doze navios, que transportavam cerca de 1 200 homens. Tratava-se de oito navios grandes, entre os 360 e os 900 tonéis, e quatro *jachten*, navios ligeiros, entre os 60 e os 300 tonéis. A tonelagem total era de 5 970 tonéis. Depois de uma escala prolongada na ilha de Maio, em Cabo Verde, a esquadra dobrou o Cabo em Junho, após o que dois navios – um navio grande e um *jacht* – seguiram para Madagáscar. As dez velas restantes prosseguiram para Moçambique, onde chegaram a 28 de Julho<sup>110</sup>.

Não encontraram surto no porto mais que um navio de alto bordo, a chamada nau do trato, que assegurava a viagem anual da carreira Goa-Moçambique. Apesar dos disparos da artilharia da fortaleza, foi facilmente tomada pelas lanchas dos navios holandeses, armadas com artilharia de pequeno calibre. Retirada do ancoradouro, foi esvaziada da sua carga de marfim e posteriormente incendiada. A população recolheu-se à fortaleza, para a defesa da qual parece que só haveria 60 homens disponíveis, mesmo incluindo casados, além de poucas munições. Os holandeses puderam assim desembarcar sem resistência uma força de 150 homens, embora esta também

---

<sup>110</sup> Cf. DAS, vol. II, p. 19. A chegada a Moçambique deu-se a 17 de Junho, segundo Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, p. 3; e a 25 de Julho, segundo A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...”, in *Studia*, nº 12, Lisboa, 1963, p. 483.

não tenha feito mais que queimar uma casa. Mais nociva foi a captura de seis navios pequenos durante a estadia na ilha.

Van der Hagen permaneceu em Moçambique até 15 de Agosto<sup>111</sup>, de certeza que esperando pela armada aguardada de Portugal, que o seu regimento lhe mandara emboscar no Canal de Moçambique, como vimos. Quando partiu com o grosso da esquadra para Goa, deixou os três *jachten* que lhe restavam – o quarto fora um dos dois navios desviados para Madagáscar – na ilha, para esperar mais alguns dias pelas naus de Portugal<sup>112</sup>. Os três ficaram mais cinco dias, após o que retomaram também eles viagem. Vale a pena notar que não se temeu deixar os navios mais pequenos para atacar as naus que pudessem aparecer. Foram, com toda a probabilidade, escolhidos por serem navios ligeiros, aos quais custaria menos alcançar depois o resto da esquadra. De qualquer maneira, veremos que, em esquadras posteriores, foi exactamente aos navios mais ligeiros que foi confiado o ataque às naus portuguesas.

Atravessado o Índico Ocidental, depois de uma escala no arquipélago das Comoros, a esquadra holandesa chegou a 26 de Setembro a Goa, onde se quedou até 14 de Outubro<sup>113</sup>. Uns dias antes, apresara um navio vindo da Arábia, que deixara seguir em paz depois de concluir que não trazia bens de portugueses a bordo. Em Goa, também não teve ocasião de fazer presas, apesar de ter podido até fundear imperturbada no surgidouro habitual das naus – onde não encontrou, no entanto, naus para atacar. A impotência das duas fortalezas vizinhas – a de Bardez, e a da chamada ponta de Gaspar Dias, na ilha de Goa – para impedir os holandeses de ancorarem ali foi explicada por uma alegada má qualidade da pólvora, que teria incapacitado a sua artilharia. Que o problema era mais fundo, prova-o, porém, a decisão célere que se seguiu de

---

<sup>111</sup> Cf. DAS, vol. II, p. 19; até 25 de Agosto, segundo Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, p. 3, e A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., p. 483.

<sup>112</sup> Cf. DAS, vol. II, p. 19. Tratava-se de dois navios de 300 tonéis e de outro de 60, ou seja, de dois *jachten* grandes e de um pequeno; no relato do *Begin ende voortgangh...*, os dois primeiros são mesmo designados como *schepen* e não como *jachten*. O que interessa, porém, é que, fosse qual fosse o seu tipo, estes três navios eram os mais ligeiros que van der Hagen tinha então ao seu dispor. Cf. Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, p. 3.

<sup>113</sup> Cf. Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, pp. 4 e 7; carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in APO, fascículo I, parte II, p. 131. Segundo DAS, vol. II, p. 19, chegada teria sido a 29 de Setembro.

construir uma nova fortaleza expressamente para proteger o surgidouro, o futuro forte da Aguada.

Os portugueses lamentaram não terem no porto um galeão sequer para lançar contra inimigos, mas, se os galeões, como as naus da Carreira, não podiam ancorar senão neste surgidouro – o que não é muito claro – teriam sido presa fácil para tantos navios holandeses. Assim, as únicas embarcações que estes encontraram na barra foram galés e uns “navios de guerra” (“Oorlochs Schepen”<sup>114</sup>) de tipo não especificado, talvez fustas. Ainda consideraram atacar os últimos, fundeados algures em Bardez, mas a multidão de gente que, na praia, os defendia dissuadiu-os (deduz-se que os navios teriam de estar fundeados muito próximos da costa). Quanto às galés, nada fizeram para os atacar a eles, contentando-se com vigiá-los e escapando, graças à sua mobilidade, às tentativas para capturá-las. Por outras palavras, os navios que os portugueses tinham disponíveis não bastavam claramente para combater os seus inimigos, mas bastavam, nas circunstâncias, para se porem a salvo deles, coisa que navios de alto bordo possivelmente não teriam conseguido fazer.

A esquadra largou para sul, para o Malabar, quando viu surgirem mais onze “navios de guerra” portugueses na barra<sup>115</sup>. Provavelmente, estas embarcações fizeram parte da armada de “vinte navios de remo” mandada de Goa no encalço dos inimigos, para tentar impedi-los de contactarem com terra<sup>116</sup>. Não cumpriu o objectivo, pois os holandeses puderam desembarcar quer em Cananor, quer em Calecute, quer no porto de “Chitua” (para onde os mandaram, de Calecute, ir ter com o Samorim, ausente então da sua capital)<sup>117</sup>. Houve, no entanto, a registar dois recontros da armada com as “lanchas e pataxos”<sup>118</sup> da esquadra da V.O.C., um nas vizinhanças de Cananor, outro perto de Calecute. Os holandeses chamaram aos navios adversários *fregatten* e, no primeiro recontro, abordaram um, tripulado por 80 homens, quinze portugueses e 65 “mouros” (*mooren*), a maioria dos quais morreu afogada, depois de fugir

---

<sup>114</sup> Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, p. 4.

<sup>115</sup> Cf. Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, p. 7.

<sup>116</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in APO, fascículo I, parte II, p. 131.

<sup>117</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in ibidem, fascículo I, parte II, p. 131.

<sup>118</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in ibidem, fascículo I, parte II, p. 131.

deitando-se à água<sup>119</sup>. Foi ainda no Malabar que os três navios deixados em Moçambique se reencontraram com a esquadra<sup>120</sup>.

Vimos que van der Hagen levava instruções expressas para firmar tratados de aliança com soberanos da costa ocidental indiana. Contactou, para tal, o Ali Raja de Cananor e o Samorim de Calecute, cujas respostas não podiam ter sido mais diferentes. O Ali Raja escreveu ao Almirante uma carta fria, comunicando-lhe a antiguidade dos laços que ligavam a sua família aos portugueses e que não pretendia agora quebrar<sup>121</sup>. Pediu-lhe mesmo a retirada da esquadra do seu porto, o que foi satisfeito. Já o Samorim recebeu van der Hagen em pessoa e os holandeses encontraram nele o aliado local que procuravam, como se viu pelo tratado escrito que resultou das conversações, onde ficou firmada – no papel – uma aliança indissolúvel contra os portugueses e os seus associados para os expulsar da terra do Samorim e de toda a Índia<sup>122</sup>. Acordou-se que a V.O.C. enviaria, na próxima oportunidade, navios e gente ao Malabar, assim como feitores para residirem em Calecute, onde deveria ser construída uma fortaleza que ficaria na posse e jurisdição da companhia. Estabeleceu-se também que ninguém poderia navegar entre Goa e o Cabo Comorim sem salvo-condutos do Samorim, sendo considerado boa presa quem fosse apanhado sem um. Nenhuma das duas partes poderia negociar a paz com os portugueses sem o consentimento da outra.

Depois de despedir-se do Samorim, van der Hagen dividiu a esquadra, enviando dois navios ao norte sondar os mercados do Guzerate, e seguindo com os restantes para Cochim, a sul. Aí, avistou alguns navios fundeados no porto, onde, porém, preferiu não entrar, por não dispor de pilotos para o

---

<sup>119</sup> Cf. Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, p. 8.

<sup>120</sup> Cf. ibidem, vol. III, relato I, p. 8. As fontes portuguesas afirmam que em Goa surgiram primeiro sete velas holandesas – o número de navios da esquadra sem os *jachten* deixados em Moçambique – e, depois destas partirem para o Malabar, outras três; cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in APO, fascículo I, parte II, p. 131; carta régia ao Vice-Rei, 18/1/1607, in DRI, vol. I, p. 101.

<sup>121</sup> Cf. Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, pp. 7-8.

<sup>122</sup> Cf. J.K.J. de Jonge, op. cit., vol. III, pp. 204-205.



guiarem<sup>123</sup>. Prosseguiu assim viagem para Bantem, não realizando mais nada digno de nota no Índico Ocidental.

Já a jornada dos dois navios enviados ao norte foi proveitosamente destrutiva, causando mais danos aos portugueses do que tudo o que o grosso da esquadra holandesa fez entre Goa e Ceilão. Segundo fontes portuguesas, seguiam acompanhados de um “patacho”, que foi tomado por uma armada de remo lusa em Surate, já somente com um holandês a bordo. A mesma armada, porém, não pôde impedir que ficasse instalada na cidade uma feitoria da V.O.C.; e, apesar de muito numerosa, também nada pôde fazer contra os dois navios grandes, que se “fizerão á vela não fazendo caso da armada de remo, como cousa que tão pouco nojo lhes podia fazer, sendo [eles] duas navetas, e os navios mais de cinquenta”<sup>124</sup>. Ao patacho perdido, replicaram com a captura e incendiamento de duas naus: uma, propriedade do capitão de Ormuz, tomada perto de Chaul; outra, designada apenas como uma “náó de Dio”<sup>125</sup>. Mais importante, quando voltavam ao sul, queimaram também um navio em Cochim, fazendo assim o que van der Hagen não ousara quando lá estivera: atacar navios fundeados no porto<sup>126</sup>. Este, lembramo-lo, era, a par de Goa, o porto de chegada habitual das naus da Carreira, e o ataque veio revelar a sua preocupante vulnerabilidade.

No tocante aos navios da Carreira propriamente ditos, no entanto, os holandeses não conseguiram nada na sua primeira expedição de corso ao Índico Ocidental. A razão – pouco lisonjeira para os portugueses – foi que a armada partida de Lisboa para a Índia em 1604 teve uma viagem desastrosa: os cinco navios que a compunham largaram a 30 de Abril, uma data muito tardia, e, por conseguinte, três arribaram, um perdeu-se no Canal de Moçambique e o quinto teve de invernar em Moçambique (onde chegou fora de época, quando os navios que van der Hagen lá deixara já haviam seguido para a Índia). Ou seja,

---

<sup>123</sup> Cf. Izaäk Commelin (ed.), op. cit., vol. III, relato I, p. 34.

<sup>124</sup> Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1605, in APO, fascículo I, parte II, p. 137.

<sup>125</sup> Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1605, in ibidem, fascículo I, parte II, p. 137.

<sup>126</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1605, in ibidem, fascículo I, parte II, pp. 136-137; carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, 23/12/1605, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Oriental Português*, 2 vols., Lisboa, 1975 (policopiado), vol. II (apêndice documental), p. 22.

num ano em que a V.O.C. tinha envidado um esforço considerável para perturbar o funcionamento da Carreira, não foi precisa, afinal, a sua intervenção para garantir que nenhum navio português chegasse em tempo útil à Ásia. Parecia que não era preciso a navegação da Carreira ser atacada para apresentar maus resultados. Veremos que não foi a última vez que tal aconteceu.

### 3.2. 1606-1607: as expedições de Haultain e van Heemskerck

A terceira grande frota da V.O.C., depois das de Warwijck e de van der Hagen, foi a de Kornelis Matelieff. Partiu em 1605 para o Oriente e, ao contrário da sua antecessora e das duas frotas seguintes, passou ao largo do Índico Ocidental na viagem, seguindo directamente para a Ásia do Sueste. Originalmente, planeava-se enviar dois dos seus onze navios ao Guzerate, mas, numa escala nas Maurícias, Matelieff encontrou van der Hagen, que retornava à Holanda e o informou que os portugueses estavam a reunir forças em Malaca. Preocupado com a notícia, o Almirante optou por seguir com todas as suas velas para o Estreito de Malaca, poupando assim a costa ocidental indiana a uma nova visita de navios holandeses<sup>127</sup>.

A V.O.C. só regressou em 1607 ao Índico Ocidental, com a esquadra de Paulus van Caerden. Antes, porém, as águas ibéricas voltaram a ser assoladas por expedições de corso holandesas. Depois da jornada financeiramente ruinosa de van der Does em 1599, a marinha neerlandesa não mostrara, durante uns anos, vontade de repetir a tentativa. As suas operações ofensivas longe de casa ficaram-se, em 1602, por uma participação de cinco navios na última grande expedição inglesa a águas ibéricas antes da paz anglo-espanhola de 1604 e, em 1603, pelo envio de seis navios ao Brasil com o propósito – não concretizado – de fundar uma fortaleza<sup>128</sup>. Contudo, a criação da V.O.C. veio oferecer aos almirantados um financiador interessado em novas expedições. Em Setembro

---

<sup>127</sup> Cf. H. Terpstra, op. cit, pp. 20-21.

<sup>128</sup> Cf. Victor Enthoven, op. cit., p. 188; Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC*, Zutphen, 2002, p. 23.

de 1605, iniciaram-se negociações para estudar o envio de uma esquadra à Península Ibérica entre representantes do estado e da Companhia. Esta acabou por contribuir com um subsídio de 125 000 florins, obrigando-se em troca a esquadra a ir postar-se diante de Lisboa para estorvar o tráfego da Carreira<sup>129</sup>. A utilidade militar da nova companhia na guerra contra a Espanha ficou mais uma vez demonstrada: depois de tomar a seu cargo uma ofensiva contra possessões ibéricas asiáticas que estava fora das possibilidades do estado, vinha agora subsidiar uma expedição naval a águas ibéricas, coisa que, depois das perdas de van der Does em 1599, o estado, por si próprio, não desejaria fazer.

A esquadra partiu em Janeiro de 1606, sob o comando de Willem de Soete, senhor de Haultain<sup>130</sup>. Compunha-se de 23 navios, bastante menos que os 73 de van der Does, seis anos antes. Teve uma viagem difícil e só conseguiu chegar a Lisboa em Abril. Idealmente, os navios da Carreira já deviam ter partido então, pois não era considerado recomendável fazê-lo depois de Março. Na prática, tal acontecia com frequência, como foi o caso neste ano de 1606: atrasadas por dificuldades financeiras, uma armada ordinária de três naus e uma extraordinária de cinco galeões ainda se estavam a preparar para a viagem. A chegada dos holandeses, que se postaram ao largo do porto, inviabilizou de vez a partida. Optou-se antes por concentrar esforços no aprestamento de uma armada luso-castelhana para ir dar batalha aos inimigos, que se entregavam entretanto ao corso com bastante sucesso, tomando vários navios à entrada de Lisboa<sup>131</sup>.

A 15 de Maio, a armada fez-se finalmente ao mar, sob o comando do almirante castelhano D. Luís Fajardo, mas parece que não conseguiu já encontrar Haultain, que, com falta de provisões, regressou cedo à Holanda, onde desembarcou a 16 de Junho<sup>132</sup>. Sabe-se que Fajardo seguiu para o Algarve, provavelmente em busca dos holandeses que já não terá encontrado

---

<sup>129</sup> Cf. Victor Enthoven, *op. cit.*, pp. 188-189.

<sup>130</sup> Cf. *ibidem*, pp. 188-190.

<sup>131</sup> Cf. Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, vol. II (apêndice documental), pp. 125-126.

<sup>132</sup> Cf. Victor Enthoven, *op. cit.*, p. 189.

ao largo de Lisboa e que deviam estar então de regresso a casa. A 7 de Junho, aportou de novo a Cascais, donde voltou a largar pouco depois<sup>133</sup>.

Nas Províncias Unidas, entretanto, Haultain preparava uma nova expedição, entusiasmado com os lucros que a primeira rendera<sup>134</sup>. Parecia, afinal, que, ao contrário do que acontecera em 1599, era possível levar a cabo um raide naval de grande escala a águas ibéricas sem perder dinheiro. Logo em Setembro, voltou a fazer-se ao mar, não se sabe com quantos navios, mas subsidiado de novo pela V.O.C. As coisas, contudo, não lhe correram tão bem como da primeira vez. Extraviou-se de seis dos seus navios, três dos quais foram forçados a voltar à Holanda por falta de água. Em 6 de Outubro, teve um confronto com uma armada espanhola perto do Cabo de S. Vicente, do qual não se sabe nada em concreto. Regressou a casa no princípio de Dezembro, com pouco para mostrar, pois os lucros do curso desta vez foram magros. Para completar o desaportamento, os maus resultados da expedição deram origem a um inquérito.

Quanto aos efeitos que estas duas expedições tiveram sobre a Carreira, vimos já que a primeira impediu a partida de navios para a Índia em 1606<sup>135</sup>. Falta ver o que sucedeu com as naus partidas da Índia que deviam ter chegado a Lisboa em 1606. Eram cinco, mas só uma, a *Palma*, concluiu a viagem, aportando a Lisboa a 30 de Outubro. A *Salvação* e a *Mártires* haviam chegado antes, mas perderam-se as duas na barra, uma a 13 e outra a 15 de Setembro<sup>136</sup>. Por sua vez, a *Bettencourt* e a *S. Jacinto* vararam ambas em Madagáscar, em sítios diferentes, após o que a primeira foi invernar a Mombaça e a segunda a Moçambique; A *Bettencourt* voltou em seguida à Índia, onde foi julgada inapta para nova viagem; A *S. Jacinto* prosseguiu penosamente a

---

<sup>133</sup> Parece ter tido um encontro com navios holandeses junto das Berlengas, mas não sabe quando, em que circunstâncias e com que holandeses, ao certo. Cf. Maria Manuela Sobral Blanco, op. cit., vol. II (apêndice documental), pp. 125-126.

<sup>134</sup> Cf. Victor Enthoven, op. cit., p. 190.

<sup>135</sup> Ponderou-se ainda enviar três galeões à Índia em Setembro, fora da época normal da viagem, mas o projecto foi abandonado. Cf. carta régia a Vice-Rei, 27/1/1607, in DRI, vol. I, pp. 130-131.

<sup>136</sup> O naufrágio da *Mártires* é bem conhecido devido à recente recuperação arqueológica dos seus restos. Cf. *Nossa Senhora dos Mártires – a Última Viagem*, Lisboa, 1998.

jornada, escalando Luanda e finalmente, já em 1607, a Terceira, donde já não a deixaram sair, mandando a fazenda e a gente para Lisboa noutros navios.

Temos, portanto, que só três naus da Índia chegaram à vista de Portugal em 1606. A *Salvação* e a *Mártires* não poderiam ter sido incomodadas por Haultain, pois entraram na barra em meados de Setembro, isto é, depois da retirada da primeira esquadra holandesa e antes da chegada da segunda. Já a *Palma* aportou a 30 de Outubro, quando, pelo pouco que se sabe, se calcula que a segunda esquadra sulcasse águas portuguesas. É possível que fosse ela a “carraca”, que, segundo as fontes holandesas, foi atacada sem sucesso por três navios desgarrados de Haultain entre o Cabo de S. Vicente e Setúbal<sup>137</sup>.

Seja como for, o facto é que a viagem Índia-Portugal em 1606 correu muito mal para a Carreira. É verdade que se conseguiu fazer chegar ao destino o grosso da gente e da fazenda da *Salvação*, da *S. Jacinto* e da *Bettencourt*, apesar de os navios terem ficado pelo caminho: a *Salvação* evacuou-se a tempo antes de se afundar, ao contrário da *Mártires*; a carga e o pessoal e passageiros da *S. Jacinto* foram, como vimos, desembarcados na Terceira e remetidos para Lisboa noutras embarcações; e os da *Bettencourt*, depois da sua arribada à Índia, transferiram-se para outro navio, a *Conceição*, que aportou a Portugal em 1607. Mesmo assim, os prejuízos foram consideráveis, pois, para além da perda dos três navios, as cargas da *S. Jacinto* e da *Bettencourt* chegaram a Lisboa com um ano de atraso e custos acrescidos. As duas esquadras de Haultain tinham sido subsidiadas pela V.O.C. com o fito de infligir danos à Carreira da Índia. A primeira conseguiu frustrar a partida das duas armadas que deviam largar de Portugal em 1606, mas nem ela, nem a segunda lograram interferir com a chegada das naus. Não foi por causa dos holandeses que quatro dos cinco navios que deviam ter chegado esse ano não chegaram, mas por demérito próprio dos portugueses.

O insucesso da segunda expedição de Haultain não demoveu os holandeses dos raides a águas ibéricas. Em 1607, confiou-se a Jakob van

---

<sup>137</sup> Cf. Victor Enthoven, op. cit., p. 190.

Heemskerck o comando de uma nova esquadra de 26 ou 27 navios, subsidiada outra vez pela V.O.C., com 125 000 florins<sup>138</sup>. Visava-se de novo impedir a partida de navios portugueses para a Índia, mas o tempo impediu que se largasse antes do fim do Março, dois meses depois do acordado com a Companhia. Ora, após a má experiência do ano anterior, os portugueses, desta vez, não permitiram atrasos: três naus foram despachadas para a Índia logo no princípio de Fevereiro e uma nau e três galeões em Março (os três galeões formavam uma armada à parte, destinada a permanecer no Índico e dotada de um capitão-mor próprio). Quando van Heemskerck chegou a Lisboa, constatou, assim, que já não havia muito que pudesse fazer por lá. Optou, então, por seguir para Gibraltar, onde estava fundeada uma armada espanhola que a esquadra holandesa desbaratou a 25 de Abril, num combate famoso que custou a vida ao seu comandante.

Com os espanhóis destroçados, a esquadra regressou às águas portuguesas e dividiu-se, seguindo uma parte para bloquear Lisboa e outra para os Açores. Tal constituía um perigo evidente para os três navios vindos do Oriente que estavam então para chegar: a *Conceição*, que, como vimos, substituíra a *Bettencourt*, arribada à Índia o ano anterior; a *S. Jacinto*, que, como também vimos, invernara em 1606 em Moçambique e escalara depois Luanda; e a *Oliveira*, que aportara danificada a Goa em 1605, invernara lá um ano para reparações e, no regresso, escalara igualmente Luanda, onde se juntara à *S. Jacinto*.

À frente vinha a *Conceição*, que, a 23 de Junho, ao passar ao largo dos Açores, recebeu duma caravela uma carta régia a avisar as naus da Índia da presença de navios holandeses defronte de Lisboa e a mandar-lhes por conseguinte aportar ou à Terceira, ou à Corunha<sup>139</sup>. Acompanhava-a, contudo, uma carta posterior do Vice-Rei de Portugal, alertando para o avistamento de dez navios neerlandeses perto de S. Miguel, o que mostrava que eles andavam

---

<sup>138</sup> Cf. *ibidem*, pp. 190-192.

<sup>139</sup> Para tudo o que aconteceu daqui em diante com a *Conceição*, cf. Maria de Fátima Ferros de Azevedo, *Uma Viagem da Índia para o Reino em 1605-1607 – as Relações Inéditas de Nicolau da Orta Rebelo e de Antão de Mesquita* (policopiado), Lisboa, 1964, vol. II (apêndice documental), pp. 206-213.

também pelos Açores, pelo que se deixava o que fazer ao critério dos capitães das naus.

Informado pela caravela de que, até há dois dias atrás, não se tinha visto holandeses na Terceira, o capitão decidiu tentar a sorte lá. Encontrou, de facto, o porto desimpedido de inimigos, mas, alguns dias depois, a 5 de Julho, avisaram de S. Miguel que os neerlandeses se dirigiam à Terceira para tomarem a nau. A 6 de Julho, uma esquadra de, alegadamente, 22 navios atacou a *Conceição*, mas, com a nau bem defendida pelas duas fortalezas do porto, teve de retirar. Continuou, no entanto, a rondar o arquipélago, o que causou preocupação quando uma caravela do Brasil de escala na Terceira trouxe a notícia de que a *S. Jacinto* e a *Oliveira* haviam partido juntas de Luanda e deveriam passar pelos Açores dentro de quinze dias. Escreveu-se assim para o continente a pedir o envio duma armada às ilhas.

A esquadra inimiga deixou o arquipélago a 25 de Agosto, permitindo à *S. Jacinto* e à *Oliveira* aportarem sem problemas à Terceira a 8 de Setembro. A primeira vinha, porém, a meter água e foi julgada incapaz de prosseguir viagem, mandando-se descarregá-la. Pouco depois, chegou a armada de escolta pedida ao continente, uma imponente força luso-castelhana de nada menos que 40 galeões, comandada pelo mesmo D. Luís Fajardo que fora o ano passado enviado a dar caça a Haultain. A 14 de Setembro, partiu com a *Conceição* e a *Oliveira* para Lisboa. A sua utilidade ficou demonstrada quando, a 28 de Setembro, os navios se depararam com a esquadra holandesa, para a qual as duas naus sozinhas teriam sido de certeza uma presa fácil. Assim, face à superioridade numérica da armada, optou por retirar, sendo perseguida em vão pelos ibéricos. O mau tempo cancelou abruptamente a perseguição e dispersou a armada, obrigando a *Conceição*, entre outros, a ir abrigar-se a Vigo, donde só depois pôde seguir para Lisboa. A *Oliveira*, pelo que se sabe, conseguiu chegar directamente à capital portuguesa.

A façanha de Gibraltar garantiu um balanço triunfal da expedição de van Heemskerck na Holanda, embora, financeiramente, ela tivesse dado prejuízo. Foi, contudo, a última do seu género, depois de três expedições seguidas em

dois anos. A interrupção deveu-se ao progresso das conversações hispano-holandesas, que começaram em segredo em 1606 e donde resultou em 1607 um cessar-fogo na Flandres<sup>140</sup>. Continuou-se depois a negociar, em busca duma paz definitiva entre as duas partes. A principal dificuldade era a presença neerlandesa na Ásia, que o lado espanhol não aceitava e de que o holandês não abdicava<sup>141</sup>. É significativo que, cessando as expedições contra ibéricos na Europa, elas tenham prosseguido na Ásia, como prova o envio da esquadra de Pieter Willemsz Verhoeff ao Oriente no fim de 1607. Antes de falar dela, contudo, é altura de tratar da expedição imediatamente anterior, a de Paulus van Caerden, que partiu quando decorria a primeira jornada de Haultain em águas ibéricas e repetiu o itinerário de van der Hagen no Índico Ocidental, passando por Moçambique, Goa e pelo Malabar.

### 3.3. 1607: a expedição de van Caerden

Foi no princípio de Junho de 1606 que van Caerden largou com uma esquadra de oito navios da ilha de Wight<sup>142</sup>. As tonelagens dos navios oscilavam entre os 340 e os 700 tonéis. A esquadra tinha uma tonelagem total de 4 300 tonéis e transportava 1 060 homens. Ao largo da costa portuguesa, soube que a armada de D. Luís Fajardo andava no mar e encontrou dois navios transviados da esquadra de Haultain, que acompanhou durante alguns dias. Teve depois uma viagem longa e penosa, com escalas prolongadas na África Ocidental, pelo que chegou a Moçambique apenas a 29 de Março de 1607, cerca de dez meses depois de partir e quando, no Atlântico, decorria já a expedição de van Heemskerck<sup>143</sup>.

---

<sup>140</sup> Cf. Victor Enthoven, op. cit., p. 191.

<sup>141</sup> Cf. Jonathan I. Israel, *La República Holandesa y el Mundo Hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997 (edição original em inglês: 1982), pp. 25-46.

<sup>142</sup> Onde o contingente holandês da esquadra, partido mais cedo, esperara uns dias pelo zelandês. Sobre esta esquadra, em geral, cf. A. de Booy (ed.), *De derde reis van de V.O.C. naar Oost-Indie onder het beleid van admiraal Paulus van Caerden, uitgezeild in 1606*, 2 vols., Haia, 1968-1970.

<sup>143</sup> Sobre a estadia da esquadra em Moçambique, em geral, cf. A. de Booy (ed.), op. cit., vol. I, pp. 102-113 e 167-177; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in ibidem, vol. II,



A fase final da viagem, a subida da costa oriental africana, foi custosa, por ter sido efectuada contra a monção então dominante. Estava-se na altura em que costumavam chegar a Moçambique navios, não do sul, mas do norte, da Índia. Apenas nove dias antes, dois galeões vindos de lá tinham alertado para a possibilidade de um ataque holandês à praça, de que Goa fora avisada por via terrestre <sup>144</sup>. Apesar disso, a surpresa perante a aparição da esquadra foi total. Ninguém esperava que ela viesse fora da monção habitual, que foi aquela em que, em 1604, chegou van der Hagen e, em 1608, Pieter Willemsz. Verhoeff, ambos no fim de Julho.

Chegar fora de época não dava a van Caerden apenas o benefício da surpresa. Permitia-lhe também, em princípio, demorar-se mais do que teria podido fazer se tivesse surgido na ilha entre Junho e Agosto, a época em que era costume pararem lá os navios vindos da Europa. Isto porque uma nova mudança da monção obrigava quem queria prosseguir viagem até à Índia a partir antes do fim de Agosto. Van der Hagen não pudera assim ficar mais que algumas semanas e o mesmo aconteceria, em 1608, com Verhoeff. Já van Caerden, chegando em fim de Março, tinha garantido, em princípio, mais de quatro meses de estadia.

É possível que tenha sido a perspectiva de uma estadia mais longa a motivar a esquadra holandesa a franquear a barra do porto para ir fundear no chamado “surgidouro do rio”, entre a costa norte da ilha e a terra firme defronte. Precisou, para tal, de passar pelo fogo da fortaleza, que se situara na ponta nordeste da ilha exactamente para defender a entrada da barra. Van der Hagen, antes, e Verhoeff, depois, optaram antes por fundear junto da ilha de S. Jorge, fora do alcance da artilharia da fortaleza. Esta, no entanto, não se mostrou capaz de perturbar seriamente a passagem da esquadra <sup>145</sup>. Os holandeses só

---

pp. 127-131; A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., pp. 484-533; João dos Santos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, Lisboa, 1999, pp. 301-305.

<sup>144</sup> Cf. A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., pp. 488-489; carta do Governador D. Frei Aleixo de Meneses, 29-12-1607, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, op. cit., vol. II (apêndice documental), p. 132.

<sup>145</sup> Os portugueses reivindicaram ter morto muita gente nos navios, mas as fontes holandesas não registam baixa alguma, não havendo também notícia de nenhum navio ter ficado incapacitado.

tiveram um momento de alguma aflição quando um dos seus maiores navios, o *Der Veer*, encalhou e as lanchas o tiveram de rebocar sob fogo para uma distância segura.

Tal como não se mostrou capaz de tolher ao inimigo a entrada da barra, a fortaleza mostrou-se também impotente para impedir a captura dos navios portugueses fundeados à sua sombra. Um “galeoto” e dois galeões chegados da Índia, sem gente a bordo, foram rebocados para longe pelas lanchas holandesas, apesar de os terem chegado “omais que puderão á fortaleza. p.<sup>a</sup> que à sombra da artilheria ficassem mais seguros”<sup>146</sup>. Repetiu-se assim o ocorrido em 1604 com a nau do trato tomada por van der Hagen<sup>147</sup>. Como se repetiu o tranquilo desembarque holandês na ilha, com 700 homens, que os canhões portugueses foram igualmente incapazes de evitar, ou sequer incomodar. Só que, desta vez, os holandeses não se contentaram somente com uma surtida simbólica, mas montaram cerco à fortaleza.

Ao contrário do que os portugueses pensaram, a esquadra não trazia ordens nenhuma da Holanda para conquistar a fortaleza. A decisão de tentar o cerco foi tomada no local. Na carta em que ela foi explicada aos directores da Companhia, van Caerden relata como um cativo português o inteirara de que Goa acabara de mandar aviso do envio de uma grande armada de Portugal, que se previa chegar à ilha dentro de um mês (uma informação que a capital do Estado da Índia recebera, obviamente, por terra). A utilidade potencial de ter a fortaleza ocupada em tal ocasião motivou o cerco, a que holandeses se sentiram também encorajados pela falta de resistência encontrada, quer na captura dos navios, quer no desembarque. Encorajantes foram igualmente as declarações de alguns negros velhos, testemunhas da construção da fortaleza décadas atrás, que afirmaram que as muralhas conteriam uma grossa camada de areia

---

<sup>146</sup> A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., p. 493.

<sup>147</sup> Como sucedera com a nau do trato, os dois galeões foram posteriormente queimados. O galeoto, pelo contrário, foi integrado na esquadra holandesa.

no interior. Por causa disso, pensou-se que seriam pouco sólidas e vulneráveis a acções de bombardeamento<sup>148</sup>.

Feitas com areia ou não, as muralhas sustiveram satisfatoriamente o bombardeamento. Van Caerden culpou a falta de munições para a artilharia mais pesada pelo insucesso<sup>149</sup>. Outra fonte holandesa já não se coibiu de elogiar a solidez da fortaleza, que teria aguentado firme os disparos das peças mais pesadas, os *halve cartouwen*<sup>150</sup>. Fosse como fosse, falhado o recurso aos canhões, recorreu-se ao outro método ofensivo consagrado na guerra de cerco da época: a minagem das muralhas. Para levá-la a cabo, era preciso chegar perto da fortaleza, o que foi feito através de trincheiras, primeiro, e, depois, debaixo de estruturas móveis de madeira<sup>151</sup> – que os portugueses, na sequência de uma surtida nocturna, incendiaram quando se estava já perto do objectivo. Este revés, depois de cerca de um mês de operações, convenceu o comando holandês a levantar o cerco e retirar da ilha, no fim de Abril. Van Caerden justificou a decisão com as baixas sofridas (cerca de 25 mortos e 70 a 80 feridos; dos portugueses morreram 13), os muitos doentes e o descontentamento das tropas<sup>152</sup>. Outra fonte holandesa dá o número crescente de doentes como razão principal, afirmando que se estava a mandar 20 a 30 por dia para navios para convalescerem<sup>153</sup>.

O fracasso do cerco foi descrito com triunfalismo previsível nas fontes portuguesas. Realçou-se, em particular, a inferioridade numérica dos sitiados, que contariam apenas 60 homens capazes de pegar em armas, entre soldados e casados. Quase nenhum deles era membro da guarnição regular, pois a maior parte dela fora a terra firme, “aos rios”, acompanhada de uma quantidade também significativa dos casados locais. Muito provavelmente, tratava-se de

---

<sup>148</sup> Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in A. De Booy (ed.), op. cit., vol. II, pp. 128-129.

<sup>149</sup> Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in ibidem, vol. II, p. 129.

<sup>150</sup> Cf. ibidem, vol. I, p. 105.

<sup>151</sup> Os holandeses chamaram-lhe *huyskens*, os portugueses, “mantas”. Segundo Bluteau, mantas são “maquinas bélicas [...] (que) se fazem para encubrir da vista do inimigo, & do pez, resina, alcatrão, & outras cousas, que lhe lanção do alto”; cf. Rafael Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botanico, brasilico...*, vol. V, Lisboa, 1716.

<sup>152</sup> Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in ibidem, vol. II, p. 129.

<sup>153</sup> Cf. ibidem, vol. I, p. 109.

uma das expedições mercantis em que os capitães tinham o hábito de empregar as tropas, apesar de a Coroa o proibir, para não desguarnecer a fortaleza<sup>154</sup>. A sua ausência foi compensada por uns quantos casados que tinham ficado na ilha e por um contingente de soldados proveniente de Melinde, que lá parara a caminhos dos rios (numa expedição mercantil...). Note-se que a guarnição prescrita fora até então de 100 soldados, número que o rei, nesse ano, achara bem aumentar para 150, por causa da ameaça holandesa<sup>155</sup>.

Quanto à artilharia, diz-se somente que as peças disponíveis eram poucas, os seus reparos maus, e que a pólvora não abundava, apesar de ter acabado de chegar alguma da Índia. Armas pessoais – mosquetes e piques – em bom estado seriam nenhuma, mas a falta foi suprida pelos arsenais privados dos casados, onde as havia em abundância. Se juntarmos a isto o papel dos mesmos casados na composição da guarnição improvisada de 60 homens, temos mais um exemplo de um fenómeno conhecido: a compensação das carências do aparelho militar do Estado da Índia pelo recurso às comunidades portuguesas locais.

Nem todos os civis, porém, eram militarmente aproveitáveis. A princípio, os civis sem préstimo militar foram mesmo demais. Se a fortaleza tivesse sido eficazmente isolada do exterior, isso teria podido criar problemas. Continuou, contudo, em contacto com a terra firme, aonde se ia buscar mantimentos de noite, em canoas que as lanchas holandeses raramente conseguiam interceptar. A dado momento, graças a informações recebidas de escravos que tinham ficado fora das muralhas, os portugueses convenceram-se de que os sitiante os pretendiam render à fome e à sede. Organizaram, em consequência, a evacuação para a terra firme de 500 pessoas, entre escravos e doentes. Despejada assim a fortaleza de gente inútil, ficou provida com mantimentos para sete meses. Vimos que o cerco acabou por durar apenas um mês. Se, porventura, os holandeses o tivessem querido prolongar, só o poderiam fazer até cerca de meados de Agosto, sob risco de perderem a monção para

---

<sup>154</sup> Cf. carta régia ao Vice-Rei, 26/2/1605, in DRI, vol. I, pp. 1-2.

<sup>155</sup> Cf. carta régia ao Vice-Rei, 18/1/1607, in ibidem, vol. I, p. 91.

prosseguiem viagem. Disporiam assim de mais três meses e meio, muito menos do que os sete meses necessários para esgotar as provisões dos portugueses. Além de que estes teriam podido continuar a abastecer-se em terra firme, pois a gente de van Caerden não conseguiu nunca interromper a sua comunicação com a margem oposta.

O intercâmbio continuado com a terra firme foi possível apenas devido à cooperação das suas populações. Esta esteve longe de ser espontânea: resultou, sim, do envio de dois homens “práticos na língua da terra; e experimentados na comunicação dos naturais” para parlamentar com as autoridades locais<sup>156</sup>. O abastecimento da fortaleza foi acordado a troco do fornecimento de contas e roupas, os produtos de troca tradicionais na região. Os holandeses também mandaram uma embaixada conferenciar com os poderes locais, presidida pelo Vice-Almirante em pessoa, para pedir que cessasse a assistência aos portugueses. Como o pedido não foi acolhido, recorreram à força, atacando as canoas atracadas e os poços de água da terra firme, e, num episódio de grande violência, massacrando os 36 tripulantes de duas canoas interceptadas a caminho da fortaleza. Tal comportamento não podia divergir mais do que depois fizeram na costa ocidental indiana, onde praticaram uma política deliberada de não hostilização dos povos naturais.

Com a retirada para os navios quase completa, van Caerden propôs ao capitão português poupar a povoação da destruição a troco de um resgate. Recusada a oferta, procedeu-se ao incêndio sistemático das habitações e ao abate em série das palmeiras que cobriam a ilha. Recolhidos em seguida às suas embarcações, os holandeses optaram por abandonar o surgidouro do rio. À saída da barra, houve que enfrentar o fogo da fortaleza, como já sucedera à entrada. Também tal como à entrada, um dos navios maiores, o *Zierikzee*, encalhou, só que, desta vez, sujeito a um tiroteio cerrado, ficou irrecuperavelmente danificado, tendo de ser abandonado, depois de

---

<sup>156</sup> A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., p. 505.

incendiado<sup>157</sup>. O tempo gasto no seu descarregamento, assim como no concerto dos estragos sofridos pelos outros navios, tomou mais cerca de duas semanas à esquadra. Se lhes juntarmos os cerca de quinze dias decorridos entre o começo da retirada da ilha e a saída do surgidouro, temos que se passou ainda um mês entre o fim do cerco e a partida dos holandeses, a 29 de Maio.

Levantar o cerco não implicava de maneira nenhuma que a esquadra tivesse de ir embora a seguir, como acabou por fazer. Dispunha ainda de muito tempo até ao fim de Agosto, quando a monção obrigava a partir. E Moçambique continuava a ser o melhor lugar para esperar pela armada da Carreira. Não é, por isso, totalmente claro por que razão escolheram os holandeses largar tão cedo. Os portugueses disseram que foi por não poderem abastecer-se na terra firme<sup>158</sup>. Sabe-se que, na sua última surtida lá, até conseguiram obter fruta, mas é verdade que só depois de usarem a força. É de crer, por isso, que a hostilidade dos naturais tenha criado, de facto, dificuldades de abastecimento, que poderão ter pressionado van Caerden a partir. Mas a mais que provável continuação das doenças entre a sua gente deve ter sido mais importante<sup>159</sup>. Fosse como fosse, a esquadra deixou Moçambique, não para seguir para a Índia, mas em busca de uma escala mais acolhedora, que encontrou na ilha de Mayotte, do arquipélago das Comoros, mais a norte, onde chegaram depois de uma semana de viagem.

---

<sup>157</sup> Merece ser citada a descrição portuguesa dos destroços do navio: “Os que foram buscar o despojo da nao perdida notarão a fabrica Ecompostura. Pello q mepareço bem dizer neste lugar qual fosse. Era o vazo de tres forros muyto fortes E de boa madeira, E entre forro E forro tinha outro de pastos de chumbo para esfriar a madeira que com a quentura senão corrompesse, E daquilha paraçima duas braças tinha hum forro de pinho de dous dedos degrossura, sobre aqual ya agala gala (sic) de certas pelles misturadas com alcatrão E breu para durar mais, E se perservar do bicho. Todos os paioes forrados de latam mourisco porque os mantimentos senão corrompessem nem humedecessem. Não tinha mesas de guarnição nem sintas, nem enxárcias p.<sup>a</sup> fora, E era fechada na popa sem mais uaranda q hum Beliche em q serecolhia o Capitam. Todo o leme forrado das mesmas laminas de latam para lho nam queimarem nem apodrecer. Era de patana e não dequilha, E desta forma affirmão que sam as mais de suas naos, e’ assy ficam sendo fortíssimas, E muito ligeiras menos arriscadas nos baixos demandando menos agoa, E mais seguras nas tormentas”. Ibidem., p. 522.

<sup>158</sup> Cf. ibidem, p. 530. A esquadra estava bem provida de mantimentos, mas ao longo da viagem foi-se abastecendo regularmente de água, lenha e comidas frescas em terra.

<sup>159</sup> Um balanço da estadia afirma que 30 homens morreram em Moçambique em combate, fora os que faleceram de morte natural, cuja número não é indicado. Cf. A. De Booy (ed.), op. cit., vol. I, p. 173. As estimativas portuguesas, visivelmente exageradíssimas, não são de confiança.

Os holandeses identificaram o sultão que governava Mayotte como um inimigo dos portugueses e explicaram com esse facto o bom acolhimento que ele lhes dispensou, e que os levou a permanecer 40 dias na ilha. A estadia foi de certeza retemperadora, mas, enquanto decorria, as primeiras naus vindas em 1607 de Portugal puderam aportar a Moçambique imperturbadas. Tratava-se dos três navios que vimos que partiram de Lisboa logo no princípio de Fevereiro, seguidos em Março por mais quatro. Antes de os quatro últimos se poderem juntar em Moçambique aos outros três, a esquadra de van Caerden reapareceu na ilha, a 4 de Agosto.

Refeitos pela escala em Mayotte, os holandeses tinham decidido voltar, calculando que, agora, já conseguiriam encontrar navios vindos de Portugal. Não se enganaram, mas, desta vez, acharam as naus fundeadas no porto demasiado bem defendidas para as atacarem. Além de bem cingidas à fortaleza, apresentavam-se guarnecidas de gente e contavam com a protecção suplementar de uma nova posição de artilharia em terra: “hua hermidia chamada nossa sôra do baluarte que esta pegada com a fortaleza da banda do mar, E que fica acaualeiro sobre a barra”, onde o Capitão-Mor da armada, D. Jerónimo Coutinho, mandou colocar cinco peças de artilharia pesada<sup>160</sup>. Que tais precauções bastassem para dissuadir os holandeses de atacarem, mostra que, havendo prevenção, os navios portugueses podiam fundear em segurança em Moçambique.

Sem ousar atacar as naus de D. Jerónimo, van Caerden manteve-se, no entanto, fundeado ao largo do porto cerca de três semanas. A sua intenção era esperar pelos navios que sabia faltarem vir de Portugal, e dos quais fora informado por alguns portugueses capturados. Da fortaleza, despacharam, porém, uma embarcação pequena para as ilhas Angoxe, a sul, a fim de alertar qualquer navio português a caminho de Moçambique para o perigo que o esperava. Pelo menos um, a *Loreto*, recebeu o aviso e evitou escalar a ilha,

---

<sup>160</sup> A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., p. 531.

seguindo directamente para a Índia<sup>161</sup>. É possível que o mesmo tenha sucedido com a capitânia da armada de socorro, o galeão *Santiago*, que chegou cedo a Goa, a 11 de Setembro, sem também parar em Moçambique<sup>162</sup>. Quanto aos dois navios restantes, a *Consolação* e o galeão *Santo André*, atrasaram-se e só chegaram à ilha em Setembro, quando a monção já não lhes permitia prosseguir viagem, obrigando-os a invernar<sup>163</sup>. Quer van Caerden, quer D. Jerónimo Coutinho já haviam entretanto partido, exactamente porque não se podiam arriscar a ficar na ilha até depois de Agosto.

O Almirante holandês largou primeiro, a 26 de Agosto. Suspeitava, com razão, que os navios que esperava lhe teriam escapado evitando a escala e propunha-se seguir para Goa no seu encalço. Pensava igualmente tentar a captura das três naus ancoradas em Moçambique, calculando que partiriam logo após si e que poderia assim emboscá-las mais a norte, nas Comoros, o que acabou por não fazer. Não podia saber que D. Jerónimo, ansioso por evitar a invernada, planeara tentar romper por entre a sua esquadra, caso ela tivesse ficado mais tempo a bloquear-lhe a saída<sup>164</sup>.

Apesar da felicidade que representou para o Capitão-Mor a partida de última hora dos inimigos, nem tudo lhe correu bem na hora de retomar viagem, pois perdeu uma das naus, a *S. Francisco*, por encalhamento<sup>165</sup>. No caminho para a Índia, porém, voltou a ser bafejado pela sorte: apesar de ter largado depois de van Caerden, chegou a Goa antes dele, escapando assim outra vez

---

<sup>161</sup> Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in A. de Booy (ed.), op. cit., vol. II, p. 133.

<sup>162</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in APO, fascículo I, parte II, p. 197.

<sup>163</sup> Cf. A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., p. 533.

<sup>164</sup> A fonte para o facto é o relato de António Durão, que descreve como foi pedido aos pilotos e oficiais restantes dos navios para fixar uma data limite para a partida, após a qual haveria que tentar furar o bloqueio holandês, se ele se mantivesse. A data escolhida teria sido 25 de Agosto, concordando-se que seria possível as naus permanecerem até esse dia em Moçambique “sem notauel risco de perderem monção”. Ainda segundo Durão, a esquadra holandesa teria partido a 20, permitindo assim às naus de D. Jerónimo largarem pacificamente a 25. Todas as fontes holandesas concordam, porém, que a esquadra partiu, sim, a 26, o que é corroborado ainda por uma outra fonte portuguesa. Portanto, ou houve confusão de datas, ou a determinação de furar o bloqueio depois de 25 não terá sido cumprida. Cf. ibidem, pp. 532-533; A. de Booy (ed.), op. cit., vol. I, p. 113 e 177; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, Bantem, 9/1/1608, in ibidem, vol. II, p. 131; carta do Governador D. Frei Aleixo de Meneses, Goa, 29-12-1607, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, op. cit., vol. II (apêndice documental), p. 132.

<sup>165</sup> A gente e a carga salvaram-se e foram transferidas para os outros dois navios.



ao que teria sido uma captura quase certa, depois de, ao aportar a Moçambique, já ter sido salvo do encontro com os holandeses pela sua retirada providencial para as Comoros. A esquadra da V.O.C. atrasou-se porque se desviou demasiado para norte na viagem, acabando por ir dar perto de Dabul, muito ao norte de Goa<sup>166</sup>. Deste modo, quando conseguiu chegar, por fim, à capital do Estado da Índia, a 17 de Outubro, encontrou já as duas naus de D. Jerónimo Coutinho fundeadas em segurança. Tinham aportado a 8 e 10 do mesmo mês, juntando-se ao galeão *Santiago*, chegado, como já se disse, em Setembro, sem ter parado em Moçambique<sup>167</sup>. Para que o infortúnio de van Caerden não fosse total, porém, o outro navio que evitara Moçambique, a *Loreto*, caiu-lhe nas mãos a norte de Goa, compensando-o parcialmente dos desencontros com as naus de D. Jerónimo<sup>168</sup>.

Foi antes de chegar a Goa, a 10 de Outubro, que a esquadra holandesa avistou a *Loreto*, perto dos Ilhéus Queimados, por volta do meio-dia. Depois de perseguida, a nau foi alcançada duas horas antes do pôr-do-sol pelo *Bantam*, um dos maiores navios holandeses, que tinha a mesma tonelagem que ela (700 tonéis) e começou de pronto a bombardeá-la. Durante a noite, deu em seco e acabou por se render<sup>169</sup>. Isto é, resumidamente, tudo o que se sabe do combate<sup>170</sup>. Apesar de pouco, parece claro que a resistência oferecida foi menor

---

<sup>166</sup> Sobre a passagem desta esquadra pela costa ocidental da Índia, em geral, cf. “De Loffelycke...”, in A. de Booy (ed.), op. cit., vol. I, pp. 114-120; “Journael...”, in ibidem, vol. I, pp. 181-188; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, Bantem, 9/1/1608, in ibidem, vol. II, pp. 132-135; carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in APO, fascículo I, parte II, pp. 192-218; cartas do Governador D. Frei Aleixo de Meneses, Goa, 29-12-1607 e 2/2/1608, transcritas in Maria Manuela Sobral Blanco, op. cit., vol. II (apêndice documental), pp. 129-134.

<sup>167</sup> Aparentemente, nem a ameaça de terem navios inimigos à sua espera na barra bastara para impedir a sua separação, no que seguiam um vício velho da Carreira, prejudicial à segurança e verberado insistente e impotentemente pelas autoridades de Lisboa. Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in APO, fascículo I, parte II, p. 207.

<sup>168</sup> Sobre esta captura, cf. A. de Booy (ed.), op. cit., vol. I, pp. 115 e 182-183; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in ibidem, vol. II, pp. 132-133; carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in APO, fascículo I, parte II, p. 197.

<sup>169</sup> Segundo relatos holandeses; o único relato português diz que “se não pode defender das lanchas, que lhe lançarão (depois de encalhar)”. Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in ibidem, fascículo I, parte II, p. 197.

<sup>170</sup> A única menção a baixas mortais, assaz vaga, é da fonte portuguesa, que diz que os holandeses “cativarão, e matarão, ferirão outros, saquearão a náó do dinheiro e fazendas...”. Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in ibidem, fascículo I, parte II, p. 197.

que nos casos quer do *S. Simão*, quer do *Santiago*<sup>171</sup>. De certeza que para tal contribuiu a lamentável situação médica a bordo, que impressionou os captores. Sem se poder reabastecer em Moçambique, a nau seguira para a Índia sem tentar escalar mais lugar nenhum. Como era frequente ocorrer em casos de permanência prolongada no mar, o escorbuto grassara com violência entre a gente embarcada, matando muitos homens e debilitando outros. Um relato holandês afirma que, das 300 pessoas originalmente a bordo, só 200 estavam ainda vivas<sup>172</sup>. Uma fonte portuguesa, por sua vez, declara que só havia 20 homens sãos no navio, que foram os únicos a defendê-lo<sup>173</sup>. Mesmo que tais números sejam exagerados, sabe-se que não era invulgar acontecer este tipo de coisas com naus chegadas tarde ao Índico que, para não perder a monção, optavam por evitar Moçambique, seguindo pelo leste de Madagáscar.

Van Caerden parece ter ficado desapontado com a presa, pois disse que esperara achar mais dinheiro a bordo do que os cerca de 20 000 *reales* encontrados, que foram a parte mais importante do saque<sup>174</sup>. Uma pequena porção deste dinheiro foi dada aos portugueses sobreviventes, deixados em terra com dois *reales* cada um. O capitão seguiu com a esquadra como prisioneiro e seria, posteriormente, enviado para a Holanda<sup>175</sup>. Quanto à nau, como estava encalhada e metia água, foi incendiada, prosseguindo-se depois para Goa.

Com a presença das duas naus de D. Jerónimo Coutinho e do *Santiago* em Goa, van Caerden tinha no porto navios da Carreira para atacar, ao contrário do que acontecera com van der Hagen três anos atrás. Beneficiava, para mais, da situação de desamparo em que a cidade ficara depois do envio da grande armada do Vice-rei Martim Afonso de Castro à Ásia do Sueste em 1606. O fim dessa expedição fora lançar um ataque de grande escala às posições

---

<sup>171</sup> O relato português – que não é um depoimento testemunhal – afirma que o capitão ainda tentou atear fogo à nau, mas nenhuma das fontes holandesas refere tal facto. Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in ibidem, fascículo I, parte II, p. 197.

<sup>172</sup> Cf. A. de Booy (ed.), op. cit., vol. I, p. 115.

<sup>173</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in APO, fascículo I, parte II, p. 197.

<sup>174</sup> Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in A. de Booy (ed.), op. cit., vol. II, pp. 132-133.

<sup>175</sup> Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in ibidem, vol. II, p. 137.

holandesas na região. Mas, ao deslocar uma força tamanha para longe do centro do Estado da Índia, os portugueses deixaram a sua capital perigosamente falta de homens, navios e artilharia, carências que o envio de uma armada de reforço ao Vice-Rei, já em 1607, veio acentuar ainda mais. O risco foi perfeitamente percebido na própria Goa, onde se lembravam bem de van der Hagen<sup>176</sup>. A aparição da esquadra holandesa na barra acabou por confirmar as piores apreensões.

Apesar de tudo isto, tal como em 1604, os holandeses foram inofensivos em Goa, onde ficaram apenas três dias. Preferiram não tentar atacar os navios da Carreira, achando-os demasiado bem defendidos pelas fortalezas da costa e pelas galés e fustas que os rodeavam. Como, porém, não reconheceram as naus de D. Jerónimo Coutinho, pensaram que os navios que tinham deixado em Moçambique não haviam ainda chegado e decidiram ir esperá-los ao pé dos Ilhéus Queimados, onde era habitual as naus passarem ao virem de Portugal. Os cerca de dez dias que lá permaneceram foram infrutíferos, pois vimos já que os dois navios que faltava chegarem esse ano invernaram em Moçambique. Não encontraram também outras embarcações que pudessem capturar, para o que deve ter contribuído o facto da navegação das outras fortalezas portuguesas ter sido suspensa<sup>177</sup>. A 2 de Novembro, estavam assim de volta a Goa, onde se repetiu o sucedido dias antes: os navios da Carreira foram julgados demasiado bem defendidos para serem atacados e, ao fim de três dias, voltou-se a partir, agora na direcção do sul, para o Malabar.

Os portugueses não tiveram dúvidas em atribuir ao forte da Aguada, a nova fortificação erguida em Bardês, o mérito principal da segurança dos navios fundeados. O surgidouro habitual das naus da Índia, onde a esquadra de van der Hagen pudera ancorar imperturbada três anos antes, encontrava-se agora coberto pela artilharia da nova fortaleza, que manteve à distância os navios de

---

<sup>176</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1606, in APO, fascículo I, parte II, pp. 171-173.

<sup>177</sup> O único navio interceptado pela esquadra provou ser de Calecute, pelo que foi logo deixado seguir.

van Caerden<sup>178</sup>. Confirmou-se assim o acerto da construção, decidida logo em 1604, na sequência da estadia de van der Hagen na barra<sup>179</sup>. Que foi encarada com a importância que merecia, prova-o o facto de que houve meios para a pagar, apesar do grande esforço financeiro exigido pela preparação da grande armada de 1606, que sorveu boa parte dos recursos do Estado da Índia durante essa altura<sup>180</sup>.

No Malabar, van Caerden, ao contrário de van der Hagen, não parou em Cananor, seguindo directamente para Calecute. De lá, como em 1604, enviaram-no a um porto dos arredores, para se avistar com o Samorim no seu retiro de Verão. A entrevista acabou, contudo, por não se realizar. O Almirante não gostou de ser pressionado pelos enviados do Samorim a obsequiá-los e ao seu senhor com presentes, no que revelou pouca flexibilidade para se adaptar aos costumes diplomáticos locais. Causaram também má impressão as promessas não cumpridas de abastecer a esquadra de mantimentos. O que, porém, indispostos mais os holandeses contra os seus anfitriões foi o que viram como a atitude cúmplice deles para com os portugueses. Enquanto a esquadra aguardava fundeada pela entrevista em preparação com o Samorim, apareceu uma armada de navios de remo mandada de Goa, que se interpôs entre a costa e os navios da V.O.C.<sup>181</sup>. A bordo destes, estranhou-se que os enviados do Samorim passassem entre as fustas portuguesas sem serem molestados; e não se gostou de ver o seu desagrado quando as mesmas fustas foram alvejadas pelos canhões holandeses. O facto de o Samorim ter pedido a libertação do capitão cativo da *Loreto* avolumou as suspeitas. No fim, desconfiado, van

---

<sup>178</sup> “Vierão depois surgir nesta barra, na qual acharão feito o forte, de que já avisamos a V. Magestade no Morro de Bardez, e delle pera dentro as tres náos do Reino, que a respeito da artilharia que nelle está (...) não ouverão cometter as náos, antes se afastarão dellas e do forte, de maneira que a não acharem esta força, sem falta se metterão todos entre as náos, e as desbaratarão, porque posto que o Governador deu logo ordem pera os capitães estarem nellas, e as proveo de gente, (...) e estão mui bem negociadas e defensáveis, todavia como o sorgidouro he da barra pera fora bem mar largo, podião facilmente chegar-se, e dar suas baterias, e tornarem-se afastar. Deixarão de o fazer a respeito do forte” Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in APO, fascículo I, parte II, pp. 197-198.

<sup>179</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in ibidem, fascículo I, parte II, p. 133.

<sup>180</sup> Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1606, in ibidem, fascículo I, parte II, p. 169.

<sup>181</sup> A armada fora despachada pelo governador para estorvar no que pudesse a comunicação dos holandeses com a terra. Cf. carta do Governador D. Frei Aleixo de Meneses, 29-12-1607, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, op. cit., vol. II (apêndice documental), p. 132.

Caerden escusou-se de ir a terra, limitando-se a confirmar por escrito o pacto celebrado previamente com Calecute por van der Hagen.

A esquadra prosseguiu assim a sua viagem para a Ásia do Sueste, passando ao largo de Cochim e não fazendo mais nada de importante no Índico Ocidental<sup>182</sup>. O balanço da sua incursão na região é ambíguo. Por um lado, os holandeses arrasaram a ilha de Moçambique e tomaram e destruíram os dois galeões lá fundeados, além da *Loreto*, perto de Goa. Por outro, fracassaram no cerco à fortaleza, o produto dos saques da povoação e dos galeões foi irrisório e o da *Loreto* insatisfatório. Acresce que, tendo partido sete navios portugueses para a Índia nesse ano, conseguiram apenas capturar um. E, diplomaticamente, a desconfiança de van Caerden impediu a realização de autênticas conversações com Calecute.

Como em 1604, contudo, os resultados mais ou menos frustrantes da expedição não garantiram bons resultados para a Carreira. Van Caerden pode ter tomado apenas um dos sete navios partidos para a Índia em 1607, mas houve mais três que não concluíram a viagem nesse ano, nenhum dos quais devido a holandeses: a *S. Francisco*, que, como vimos atrás, encalhou ao largo de Moçambique, e a *Consolação* e o *Santo André*, que se atrasaram na viagem e tiveram por isso de ir invernar à mesma Moçambique. Veremos à frente que nenhum dos dois conseguiu chegar em segurança à Índia no ano seguinte.

### 3.4. 1608: a expedição de Verhoeff

A última grande esquadra da V.O.C. a largar para a Ásia antes da trégua hispano-holandesa de 1609-1621 foi a de Pieter Willemsz. Verhoeff, partida da

---

<sup>182</sup> Há que referir que esta passagem da esquadra pelo Malabar foi precedida pela visita do *Gelderland*, um navio da V.O.C. que partira da Holanda em Abril de 1607, quase um ano depois de van Caerden, mas chegou primeiro que ele à região. Hendrick Jansz. Craen, o *opperkoopman* do navio, conseguiu, diplomaticamente, melhores resultados que o Almirante, pois manteve contactos amistosos com Cananor e com o Samorim, com o qual se avistou em pessoa. Militarmente, logrou ainda fazer encalhar duas naus portuguesas, uma perto de Couião, outra de Tuticorim. Cf. A. de Booy (ed.), op. cit., vol. II, pp. 6-42.

Holanda no fim de 1607<sup>183</sup>. Compunha-se de nove navios grandes, entre os 400 e os 800 tonéis, e de quatro *jachten*, todos de 140 tonéis. Tinha como tonelagem total 6 760 tonéis e levava 1 840 homens.

As instruções escritas de Verhoeff mandavam-lhe fazer no Índico Ocidental o mesmo que van der Hagen e van Caerden: procurar e atacar a armada da Carreira no canal de Moçambique e em Goa e contactar o Samorim em Calecute. Não havia quaisquer indicações para tentar tomar Moçambique. Ordenava-se inclusive que se evitasse a ilha, enviando só um navio ligeiro ver se a armada já lá estaria, e fundeando entretanto nas Comoros<sup>184</sup>. Verhoeff e o seu conselho decidiram, porém, que seria inconveniente esperar pelas naus nas Comoros, optando antes por ir procurá-las a Moçambique; caso não houvessem ainda chegado, esperariam por elas, e, para não desperdiçar o tempo da espera, tentariam entretanto tomar a fortaleza<sup>185</sup>. A esquadra fundeou a 28 de Julho de 1608 junto da ilha, onde não encontrou nenhuma das naus partidas de Portugal esse ano<sup>186</sup>. Assim, em conformidade com o decidido, optou-se por tentar conquistar a fortaleza, apesar de, ao contrário de van Caerden o ano passado, não haver já muito tempo para o fazer, pois era preciso largar para a Índia até ao fim de Agosto, o mais tardar.

Muito do que sucedeu durante a estadia desta esquadra em Moçambique foi uma repetição de factos ocorridos em 1604 e 1607. Por exemplo, os holandeses voltaram a encontrar navios de alto bordo surtos no porto, que, apesar de estarem sob a protecção da fortaleza, voltaram a ser capturados e retirados da barra. A operação foi levada a cabo pelos quatro *jachten*, auxiliados

---

<sup>183</sup> Sobre esta esquadra, em geral, cf. M.E. van Opstall (ed.) *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612*, 2 vols. Haia, 1972.

<sup>184</sup> Cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, pp.182-190.

<sup>185</sup> Da viagem da esquadra antes de chegar a Moçambique, merece referência a escala em Santa Helena. Os portugueses disseram que os holandeses escalaram a ilha com o objectivo de capturar naus da Carreira de regresso da Índia. Mas as instruções de Verhoeff não mencionam nada a esse respeito, autorizando-o apenas a parar na ilha caso houvesse tempo. Ao aproximarem-se de Santa Helena, os holandeses prepararam-se para a eventualidade de virem a encontrar lá naus portuguesas, mas a principal intenção da escala parece ter sido, sim, evitar ter de parar no Cabo mais à frente. Acharam o lugar deserto e permaneceram lá cerca de duas semanas, sem que aparecesse nau alguma.

<sup>186</sup> Sobre a estadia desta esquadra em Moçambique, em geral, cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, pp.215-222; A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., pp. 534-546.

por lanchas. É expressamente dito que tal só aconteceu porque não houve tempo para aproximar mais os navios portugueses da fortaleza, o que requereria o seu encalhamento<sup>187</sup>. Presume-se que terá sido isso que D. Jerónimo Coutinho fez em 1607 com as suas naus, aquando da segunda visita de van Caerden, que não ousou então atacá-las. Agora, em 1608, já só se conseguiu colocar um ou dois navios mais pequenos a salvo desta maneira<sup>188</sup>. Confirma-se assim a ideia de que a fortaleza *podia* proteger efectivamente os navios à sua guarda, mas que tal requeria precauções especiais.

Onde quer van der Hagen, quer van Caerden se tinham deparado apenas com os chamados navios do trato, vindos da Índia para comerciar, Verhoeff encontrou também uma nau da Carreira, invernada na ilha desde o ano anterior. Tratava-se da *Consolação*, que, em 1607, como vimos, chegara tarde demais para seguir viagem na monção própria. Fora acompanhada na invernada pelo galeão *Santo André*, que já largara entretanto para Goa. A nau aprestava-se para segui-lo quando foi tomada pelos holandeses com alguma gente a bordo, que, tentando salvar algo de seu, desobedecera às ordens para recolher ao forte e não parece ter oferecido resistência<sup>189</sup>. Já o outro ou outros navios capturados (segundo os portugueses, seria um, segundo os holandeses, dois) estavam sem gente e sem carga. A *Consolação* tinha alguma carga de pouco valor a bordo, mas o principal, as remessas de capital, estava de certeza a salvo na fortaleza, pois os captores, ao descrever o saque, não as referem<sup>190</sup>. Ao retirarem da

---

<sup>187</sup> “o surgidouro he tal que se nam podem as naos chegar a fortz.<sup>a</sup> sem ficar encalhadas. O que esta pudera fazer se os inimigos nam forão entrando tam repentinamte”. Ibidem, p. 535.

<sup>188</sup> Um “galeoto”, segundo os portugueses, dois navios pequenos, segundo os holandeses. Cf. ibidem, p. 537; in M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, p. 216.

<sup>189</sup> Os portugueses queixaram-se de que teria pouca artilharia para se defender, mas os holandeses dizem ter encontrado 34 peças a bordo, o que não parece pouco. Não se sabe nada de como decorreu a captura, a não ser que as amarras da nau foram cortadas pela gente das lanchas, que a terão depois rebocado para fora da barra. Já fora assim que se fizera com os dois galeões e o “galeoto” tomados em 1607. Provavelmente foi também assim que se fez com a nau capturada em 1604, numa operação levada igualmente a cabo por lanchas. Só o facto de haver pelo menos alguma gente a bordo do navio parece diferenciar a captura de 1608 das de 1607 e, talvez, da de 1604 (onde não é claro se foi encontrada gente a bordo ou não, embora não o deva ter sido). Sobre a captura, em geral, cf. ibidem, vol. I, pp. 215-216; A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., pp. 535-536.

<sup>190</sup> Sabe-se que, em 1607, D. Jerónimo Coutinho, que ficou na ilha muito menos tempo, teve o cuidado de armazenar o capital na fortaleza durante a sua estadia. Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in A. de Booy (ed.), op. cit. vol. II, p.131.

barra, os navios capturados encalharam e os portugueses aproveitaram-se disso para mandar uma embarcação deitar-lhes fogo à noite, privando os holandeses das presas, de que já só puderam aproveitar alguma carga e algumas peças.

Verhoeff desembarcou as suas hostes no mesmo dia em que chegou e mandou tomar os navios. Como das outras vezes, o fogo da fortaleza foi impotente para sustentar o desembarque e os portugueses preferiram recolher-se às muralhas a enfrentar os invasores. Pelo menos alguns dos últimos tiveram assim liberdade para se embriagarem energicamente com álcool saqueado na povoação. O capitão português não autorizou que se fizessem surtidas para tentar tomar partido de semelhante desregramento, o que foi muito lamentado por alguns dos seus subordinados.

Embora não se saiba ao certo nem o número dos sitiados neste ano, nem quantos eram os homens militarmente válidos entre eles, não existem dúvidas de que os últimos, pelo menos, eram bastante mais do que em 1607. Por outro lado, é provável que houvesse na fortaleza a noção de que o cerco não poderia durar muito, dado o adiantado da monção. Finalmente, a lembrança da bem sucedida resistência do ano passado – quando havia, do lado português, menos gente, e, do holandês, mais tempo para gastar – deve ter sido um encorajamento importante.

No entanto, o cerco começou mal para os portugueses, embora sem consequências fatais. Logo no dia em que os inimigos apareceram, um acidente no paiol causou uma explosão que matou dezanove soldados e feriu gravemente mais onze. Só a extinção pronta do incêndio evitou um desastre de maiores proporções, como o que custara, em 1605, a queda do forte de Tidore para uma força holandesa. Dias depois, quando se iniciou o bombardeamento da fortaleza, os sitiados conseguiram algo que van Caerden não lograra num mês inteiro de cerco: abrir uma brecha da muralha a tiros de canhão. Não foi, porém, tida como suficiente para permitir um assalto e, como o resto da muralha continuou a resistir bem à artilharia holandesa, Verhoeff tentou miná-la, como van Caerden também tentara. Como ele, não teve sucesso, escolhendo por isso



levantar o cerco e retirar<sup>191</sup>. A principal diferença entre os dois cercos foi a maior brevidade do segundo: depois de desembarcarem a 28 de Julho, os holandeses começaram a retirar logo em 11 de Agosto, onde, o ano anterior, van Caerden mantivera o assédio durante cerca de um mês. De certeza que a pressão do calendário contou para esta brevidade. Era preciso reservar tempo para a evacuação dos homens e dos materiais da ilha, que só foi completada a 18 de Agosto, já perto do fim do mês e da monção de sudoeste.

O cerco de 1608 também se assemelhou muito ao de 1607 nas más relações dos sitiados com os habitantes da terra firme, na política de terra queimada que adoptaram aquando da retirada e nas baixas mortais que sofreram. Tal como o seu predecessor, Verhoeff mandou um enviado parlamentar com as autoridades locais, diz-se que para tentar comerciar com elas, no que não teve êxito. É de crer que tivesse igualmente dito aos naturais para não abastecerem a fortaleza, como se dissera sem sucesso o ano anterior. Isto era uma coisa que os holandeses não tinham meio de impedir. Durante o decorrer de todo o cerco, a fortaleza foi regularmente abastecida por canoas da outra margem, não obstante a vigilância das lanchas da esquadra. Foram efectuadas duas surtidas à terra firme, presume-se que como retaliação e também como forma de obter mantimentos. Quanto à política de terra queimada, traduziu-se na destruição por incendiamento da povoação no que ficara por destruir do ano passado. Por fim, em relação às baixas mortais sofridas, os holandeses perderam 30 homens no cerco, um número próximo dos 25 indicados por van Caerden e igual aos 30 apontados por outra fonte para 1607<sup>192</sup>.

---

<sup>191</sup> É de referir, igualmente, que, tal como em 1607, os portugueses fizeram questão de realizar uma surtida fora das muralhas, da qual terão resultado alguns holandeses mortos (de certeza que não os 30 reivindicados por Durão, pois esse foi o número das baixas holandesas totais durante todo o cerco).

<sup>192</sup> Note-se, porém, que estas duas contagens de 1607 se referiam apenas aos mortos em combate, excluindo os outros falecimentos que se sabe terem ocorrido. Sabe-se também que, como vimos, durante a primeira estadia de van Caerden na ilha, a sua gente foi bastante atingida por doenças, embora não haja certezas sobre as vítimas mortais que terão provocado. Não há referências a doenças entre os holandeses em 1608, quando a sua estadia foi bastante mais breve. Cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, p. 220; A. De Booy (ed.), vol. I, p. 173., carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, p. 129.

Numa coisa, porém, a passagem de Verhoeff por Moçambique distinguiu-se de maneira importante das passagens anteriores pela ilha de van der Hagen e de van Caerden. Estes, tal como Verhoeff, tinham lá ido em busca das naus da Carreira, que escaparam a ambos. Já a esquadra da V.O.C. de 1608 encontrou, como vimos, a *Consolação*, invernada. Mesmo que, depois de capturada, haja sido queimada pelos portugueses, foi um navio da Carreira perdido por efeito de um ataque holandês. E, quando a esquadra se preparava já para largar para a Índia, surgiu na ilha outro.

O galeão *Bom Jesus* foi avistado a 17 de Agosto a aproximar-se de Moçambique, mas pôs-se em fuga assim que se aperceberam a bordo dos navios holandeses<sup>193</sup>. Foram mandados em seu encalço três *jachten* – o *Arend*, o *Griffioen* e o *Pauwou* o *Valk* – e um navio de maior porte, o *Rode Leeuw*. O último ficou para trás e acabou por isso por desistir da perseguição. Mas os três *jachten*, mais rápidos, foram alcançando o galeão um por um. Segundo o relato português dos factos, o primeiro começou a combatê-lo ao princípio da noite, o segundo de manhã e o terceiro “sobre a tarde”<sup>194</sup>. Teria sido a chegada do terceiro atacante a precipitar a rendição do navio, quando já fora desaparelhado e metia água. Uma fonte do lado holandês afirma que o combate durou oito horas, menos do que o alegado pela fonte portuguesa<sup>195</sup>. Não há menções a mortes em nenhum dos lados.

Os *jachten* voltaram a 21 de Agosto a Moçambique com o galeão capturado. A 22, desembarcou-se a tripulação e os passageiros no ilhéu próximo de Santiago, com mantimentos para dois dias. O capitão, o piloto, o mestre, o contra-mestre, o escrivão, dois religiosos e um flamengo que seguia a bordo foram mantidos cativos, acompanhando a esquadra até à Índia, para onde se partiu a 23. Não se sabe qual era a carga do navio tomado, nem quanto rendeu aos seus captores.

---

<sup>193</sup> Sobre a captura deste navio, em geral, cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, pp. 220-221; carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in DRI, vol. I, pp. 391-392; A. Meyrelles do Souto (ed.), op. cit., p. 544.

<sup>194</sup> Carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in DRI, vol. I, p. 391.

<sup>195</sup> Cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, p. 221, nota 4.

Analisando a captura do galeão um pouco mais em detalhe, podemos ver que o *Arend*, de tonelagem desconhecida, tinha 24 peças e 70 homens e o *Griffioen* 200 tonéis, 19 peças e 60 homens. Se o terceiro *jacht* era o *Pauw* teria 220 tonéis e, como o *Arend*, 24 peças e 70 homens; se era o *Valk*, teria 200 tonéis, 21 peças e 56 homens. O *Bom Jesus*, por seu lado, tinha 450 tonéis, 14 peças e 180 homens. O seu capitão, Francisco de Sodré Pereira, queixou-se de contar apenas com um artilheiro e um “caixão de pelouros de mosquete que se gastou na mesma noite” para se defender<sup>196</sup>, mas os holandeses garantiram que trazia a bordo munições em número adequado<sup>197</sup>. Por fim, o *Rode Leeuw*, que ficou para trás, tinha 460 tonéis e levava 26 peças e 120 homens<sup>198</sup>.

Vemos assim que, se o galeão sucedeu em escapar de um navio de tamanho semelhante, já não se conseguiu livrar dos mais rápidos *jachten*. Estes, apesar de mais pequenos, estavam, os três, melhor artilhados que o seu oponente. Mais ligeiros, melhor armados e em superioridade numérica, parecem ter optado pelo combate de artilharia, prescindindo de abordagem<sup>199</sup>. Era, aliás, o que as instruções escritas da esquadra recomendavam para os recontros navais: sempre que possível, devia-se tentar compelir os “galeões ou outros navios grandes” inimigos a render-se através do atrito dos bombardeamentos, não recorrendo à abordagem a não ser excepcionalmente – quando os riscos fossem poucos e os ganhos em potência muitos<sup>200</sup>.

Para além das incertezas quanto à duração do combate, há igualmente dúvidas sobre o grau da resistência oferecida pelos portugueses. Um relato holandês afirma que ela foi pouca e que bastou um homem ficar ferido no braço

---

<sup>196</sup> Carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in DRI, vol. I, p. 391.

<sup>197</sup> Cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, p. 221.

<sup>198</sup> Para as tonelagens, armamento e tripulações dos navios holandeses e do galeão, cf. ibidem, vol. I, pp. 198-199 e 221.

<sup>199</sup> Uma passagem de entendimento difícil do relato português pode pôr isso em dúvida: “...o seguiram [ao galeão] quatro [naus holandesas], e depois de haver pelejado com muito esforço toda hua noite *abordado* com hua d'ellas (...) o *abordou* outra pela manhã e com ambas juntas pelejou até sobre a tarde, que chegou outra, com que os soldados perderam o animo” (itálicos nossos). Carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in DRI, vol. I, p. 391. No entanto, pelo contexto, “abordar” não parece estar aqui no seu sentido comum de invasão de navio por abalroamento, mas no de abeirar, pois é claro do relato que a rendição subsequente do navio se deu sem os holandeses terem entrado nele. A não ser que o texto se esteja obscuramente a referir a tentativas de abordagem repelidas.

<sup>200</sup> Cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, p. 189.

após a terceira salva para precipitar a rendição. Diz ainda que a gente a bordo do *Bom Jesus* era composta sobretudo por “galegos”, que eram maus soldados. A principal descrição portuguesa dos acontecimentos, um resumo do relato do capitão, é diferente, como seria de esperar. Segundo Francisco Sodré, o desânimo instalou-se a bordo, não com um ferimento num braço, mas quando o terceiro *jacht* se juntou ao ataque, depois de uma noite e de uma manhã inteiras de combate. A rendição subsequente foi o resultado de um motim. O escrivão, a quem se dera o comando da popa, exigiu aos gritos ao capitão que capitulasse, uma reivindicação apoiada por alguns religiosos. Ao mesmo tempo, os oficiais mandavam amainar as velas, travando o navio. Enquanto o capitão tentava parar isto e pedia que o ajudassem a morrer em nome do rei, a gente abandonou o convés. Os holandeses, vendo uma bandeira branca hasteada pelo escrivão, ficaram assim livres de “metter muita gente no galeão sem haver quem o defendesse”<sup>201</sup>.

Independentemente de saber se se resistiu pouco ou muito a bordo do *Bom Jesus*, importa notar as semelhanças com o ocorrido no *Santiago* em Santa Helena, em 1602. Mais uma vez, para poder haver uma rendição, teve de se fazer um motim. Isto aponta para que, entre aqueles a bordo, fosse o capitão a ter mais a perder com a rendição. Tal como António de Melo e Castro em 1602, a conduta de Francisco de Sodré no combate foi judicialmente investigada, concluindo-se nos dois casos que o capitão cumprira a sua obrigação<sup>202</sup>.

A esquadra chegou a 18 de Setembro a Goa<sup>203</sup>. Não encontrou lá as naus da Carreira que procurava, pois não havia chegado nenhuma. Os holandeses optaram assim por seguir para norte, pois estavam informados de que era por lá que costumavam chegar os navios de Portugal. De facto, o único navio da armada desse ano a chegar em época normal à Índia, a nau *Oliveira*,

---

<sup>201</sup> Carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in DRI, vol. I, p. 392.

<sup>202</sup> Cf. carta régia ao Vice-Rei, 25/2/1611, in ibidem, vol. II, p. 66.

<sup>203</sup> Sobre a passagem desta esquadra pela costa da Índia Ocidental, cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, pp. 223-236; cartas da Câmara de Goa ao Rei, 25/12/1608 e 8/1/1609, in APO, fascículo I, parte II, pp. 218-243; Manuela Sobral Blanco, op. cit., vol. II (apêndice documental), pp. 136-137.

encontrava-se então a norte refugiada, em mau estado, numa enseada dos Ilhéus Queimados. Com um mastro quebrado, esperava que o tempo permitisse aos navios já mandados de Goa em seu socorro rebocá-la dali para fora.

Verhoeff, informado da situação, enviou ao seu encontro três dos *jachten*. Não lograram repetir a captura do *Bom Jesus*, tomado por três *jachten*, mas provocaram a perda da nau, pois obrigaram os portugueses a incendiá-la para impedi-la de cair nas suas mãos<sup>204</sup>. Boa parte da carga ainda se salvou, pois já fora passada para os navios mandados em seu socorro. E, depois do incêndio, e de partidos os holandeses, foi ainda possível recuperar a artilharia dos destroços. Que os navios enviados em seu socorro não se tenham, ao que parece, atrevido a enfrentar os *jachten*, mostra que seriam, com toda a probabilidade, embarcações ligeiras e não navios de alto bordo, um bem sempre escasso nas armadas do Estado da Índia.

Enquanto os três *jachten* tentavam tomar a *Oliveira*, decidiu-se dividir o resto da esquadra em dois contingentes, ficando um perto de Goa e enviando-se o outro ao Malabar. Parte deste último foi mandado a Calecute preparar a entrevista de Verhoeff com o Samorim, e a outra parte a Cochim, em busca da armada da Carreira. Com a permanência do primeiro contingente nas vizinhanças de Goa, sob o comando do Almirante, garantia-se, em princípio, que a armada, caso chegasse ainda esse ano na época habitual, não poderia escapar. Foi uma manobra vã, pois, para além da *Oliveira*, mais navio nenhum da armada chegou na época habitual. Depois do regresso dos *jachten*, Verhoeff ainda tentou ir a Dabul, a norte, informado de que lá estariam um grande número de navios portugueses. Chegado aos Ilhéus Queimados, porém, os ventos contrários convenceram-no a voltar atrás e a seguir antes para o Malabar, antes que se fizesse tarde<sup>205</sup>. Chegou a Calecute a 8 de Outubro, depois de passar dia 2 por Goa.

---

<sup>204</sup> Sobre a perda desta nau, cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, p. 223, e carta da Câmara de Goa ao Rei, 25/12/1608, in APO, fascículo I, parte II, pp. 219-220.

<sup>205</sup> A decisão foi tomada a 30 de Setembro, data em que as suas instruções o aconselhavam a deixar o Malabar para seguir para a Ásia do Sueste. Estava assim já atrasado em relação ao calendário previsto. Cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, p. 185.

Em Calecute, Verhoeff, ao contrário de van Caerden no ano anterior, foi de facto a terra e avistou-se com o Samorim. Quatro anos depois da entrevista com van der Hagen, em 1604, o soberano de Calecute conseguia finalmente voltar a encontrar-se com uma figura de vulto da V.O.C. Pelo teor das conversações tidas, o Almirante não achou o belicismo anti-português do aliado da Companhia diminuído em nada. Mas ficaram também claros o ressentimento e as dúvidas geradas pelo que fora, até ao momento, a inconsequência da aliança firmada em 1604. Os representantes do Samorim – que não esteve presente nas conversações – queixaram-se de a V.O.C. não lhes ter mandado ainda nem gente, nem navios para combater os portugueses, expressando o desejo de que aquela esquadra viria finalmente fazê-lo. Avançaram mesmo com propostas concretas de ataques conjuntos a Cochim e a Goa, mas Verhoeff desenganou-os: tal como em 1604 e em 1607, os navios e os homens que trazia eram necessários na Insulíndia. Era nas Molucas que, afirmou, a Companhia precisava de derrotar primeiro os portugueses. O Malabar teria, por isso, de esperar.

Em Calecute, Verhoeff tinha apenas instruções para preparar a fundação de uma feitoria e para garantir o envio de navios de Bantem para ir carregar lá pimenta<sup>206</sup>. Comprometeu-se perante os seus anfitriões a fazer as duas coisas assim que pudesse, não lhes prometendo mais nada de concreto. Significativamente, refreou-se de pedir os privilégios exigidos para a feitoria pelos directores da Companhia, ciente de que esta não dera o suficiente a Calecute para poder exigir tratamento especial. Os representantes do Samorim tiveram de resignar-se, mas frisaram que, sem uma força naval holandesa no Malabar, os mercadores muçulmanos do Mar Vermelho, Pérsia e Cambaia continuariam a ser compelidos pelos portugueses a levar os seus produtos a Goa e a Cochim. Assim, os holandeses não deveriam aspirar a realizar grandes lucros com a sua feitoria.

Apesar da indisponibilidade holandesa para atender aos pedidos dos seus anfitriões, não se pode dizer que as conversações tenham corrido

---

<sup>206</sup> Cf. *ibidem*, vol. I, p. 184.

propriamente mal. Assinou-se um novo tratado entre a Companhia e Calecut, que confirmava e ampliava o de 1604<sup>207</sup>. E o Samorim, ao despedir-se do Almirante, disse-lhe que queria tanto como ele que as coisas lhe corressem bem nas Molucas e por isso se contentava desta vez com os navios e feitores que lhe prometiam mandar de Bantem<sup>208</sup>. Ficaram ainda no porto malabar o punhado de cativos do *Bom Jesus* trazido de Moçambique, que se comprometeram em Calecute a tentar trocar por um holandês preso em Goa. A libertação dos cativos correspondeu a uma solicitação do próprio Samorim, que já em 1607 pedira sem sucesso a van Caerden para lhe entregar o capitão da *Loreto*, e que encontrou agora interlocutores mais compreensivos.

Verhoeff deixou Calecute a 16 de Outubro e, no dia seguinte, chegou a Cochim, onde já estavam três dos navios que lá enviara quando estava perto de Goa. Não se sabe ao certo há quanto tempo lá se encontravam, apenas que tinham largado dos arredores de Goa a 21 de Setembro. Também não foi ali que conseguiram deparar com a tão procurada armada da Carreira, que em 1608 logrou o feito raro de ficar toda pelo caminho. Não há registo de ter acontecido nada de notável durante a estadia destes navios holandeses em Cochim. Uma vez reagrupados com o contingente do Almirante, largaram juntos para Malaca, deixando o Índico Ocidental.

No tocante à Carreira, Verhoeff foi mais bem sucedido do que van der Hagen e van Caerden, pois conseguiu provocar a perda de três naus da Índia, onde van der Hagen não vira sequer nenhuma e van Caerden se ficara pela tomada da *Loreto*. No entanto, o grosso dos catorze navios enviados de Portugal à Ásia em 1608 escapou aos holandeses, que apenas encontraram dois (a *Conceição* não conta, pois partira no ano anterior, em 1607). Mesmo assim, todos eles tiveram péssimas viagens, pois alguns naufragaram e nenhum sucedeu em chegar à Índia nesse ano. Veremos a sua história à frente em maior detalhe, mas, mais uma vez, constatamos que, num ano em que os holandeses

---

<sup>207</sup> Cf. J.E. Heeres (ed.), *Corpus Diplomaticum Neerlandico-Indicum*, Haia, 1907, vol. I, pp. 53-54.

<sup>208</sup> Ainda aconselhou prescientemente Verhoeff a ser desconfiado e a ir a terra o menos possível enquanto estivesse na Ásia. Num episódio célebre, o Almirante foi morto traiçoeiramente em Banda algum tempo depois.

lançaram um ataque organizado à Carreira, os revezes que lhe infligiram foram minoritários em relação aos que ela sofreu independentemente deles.

Descritas que estão as três expedições da V.O.C. ao Índico Ocidental na primeira década de Seiscentos, vale a pena analisá-las brevemente em conjunto. As três visavam, no essencial, o mesmo: capturar navios da Carreira ou outras embarcações portuguesas no Canal de Moçambique e na costa ocidental indiana e estabelecer alianças anti-portuguesas com os inimigos do Estado da Índia na região, sobretudo com Calecute, no Malabar. Os cercos de Moçambique em 1607 e 1608 foram ambos decididos pelo comando das esquadras durante a viagem, não resultando de ordens trazidas da Holanda.

Mesmo que os holandeses tivessem conseguido tomar Moçambique, não é de crer que a mantivessem. Vimos que nas três vezes em que visitaram o Malabar – onde tinham instruções expressas para cultivar a aliança com Calecute – nunca deixaram lá um navio ou um homem que fosse. A passagem destas poderosas esquadras pelo Índico Ocidental constituiu, sem dúvida, uma exibição de força considerável, mas a V.O.C. não tinha ainda meios para se instalar permanentemente na região, ocupada como estava em estabelecer-se no Arquipélago. Só em 1604 van der Hagen deixou um punhado de homens em Surate, na feitoria que lá se fundou e que fechou quatro anos depois, devido ao falecimento de todos os seus poucos funcionários<sup>209</sup>.

Neste quadro, não parece possível que van Caerden ou Verhoeff pudessem deixar em Moçambique uma guarnição e uma força naval para a missão ingrata de defender dos portugueses uma ilha dependente em tudo do exterior. Sobretudo uma ilha que era, em si, desinteressante para a V.O.C., a qual, ao contrário dos portugueses, não precisava de nenhum porto de escala no Canal de Moçambique para a sua navegação euro-asiática, que se fazia preferencialmente pelo leste de Madagáscar. Se a fortaleza tivesse caído, teria sido decerto saqueada e demolida, mas Moçambique permaneceria, com toda a probabilidade, na posse do Estado da Índia. Do ponto de vista holandês, tal teria

---

<sup>209</sup> Cf. H. Terpstra, op. cit., pp. 22-25.



até vantagens: enquanto escala regular dos navios da Carreira na ida para a Índia, a ilha era o ponto ideal para emboscá-los a meio da viagem; sobretudo quando, como vimos, a protecção que a sua fortaleza podia oferecer às embarcações ancoradas no porto estava longe de ser perfeita.

Em Goa, depois de 1604, com a construção do Forte da Aguada, os navios fundeados encontravam-se bem defendidos. E, em terra, as defesas dos portugueses bastaram em 1604, 1607 e 1608 para dissuadir qualquer tentativa de desembarque. Mas, das três vezes, as esquadras holandesas puderam também postar-se imperturbadas defronte da barra, sem que ninguém saísse a dar-lhes batalha. Ou seja, na própria capital da talassocracia portuguesa na Ásia não havia, humilhantemente, uma armada de alto bordo para patrulhar as águas vizinhas. Vimos que em 1606 e 1607, o facto teve, em parte, uma explicação conjectural: o envio da grande armada de Martim Afonso de Castro a Malaca em 1606, que deixou a costa ocidental indiana desprotegida. Em 1604, contudo, isso ainda não sucedera e veremos que em 1622, quando os holandeses voltaram a aparecer em Goa, aconteceu algo de semelhante.

A verdade é que havia razões estruturais para esta carência de embarcações de alto bordo. Os trabalhos recentes de Vítor Rodrigues mostram como, ao longo do século XVI, foi aumentando a tendência para a secundarização dos navios de alto bordo em favor dos navios de remo nas armadas do Estado<sup>210</sup>. O processo resultou da necessidade de adaptação aos contextos locais predominantes, pois era sobretudo em águas costeiras e fluviais que os portugueses tinham de enfrentar as forças navais dos seus inimigos asiáticos, compostas de embarcações de remo. O aumento do número de fortalezas – concorrentes de peso das naus e galeões na repartição do orçamento do Estado – favoreceu também a tendência. Ora, os holandeses e os ingleses só podiam ser enfrentados com navios de alto bordo. E, quando eles chegaram à Ásia, os portugueses não só tinham lá poucos, como os que tinham eram, muitas vezes, inúteis militarmente – empregues de preferência como

---

<sup>210</sup> Cf. Vítor Rodrigues, “A guerra na Índia”, in António Manuel Hespanha (ed.), *Nova História Militar de Portugal*, vol. II, Rio de Mouro, 2004, pp. 198-214.

vasos de carga, valiam pouco em combate e sofriam de falta de artilharia, pois a expansão da rede de fortalezas e das armadas de remo no século XVI viera diminuir não apenas a quantidade de naus e galeões, como o número de peças ao seu dispor.

A ausência de uma armada de alto bordo capaz de ir escoltar os navios da Carreira à chegada de Portugal fazia da fase final da sua viagem um momento muito arriscado, como o provaram as perdas da *Loreto* e da *Oliveira* em 1607 e 1608. A situação diferia do que sucedia na Europa, como vimos em 1607, quando se conseguiu mobilizar recursos navais de vulto para acudir às naus da Índia nos Açores. Não foi uma ocorrência excepcional, pois quase desde o princípio da história da Carreira que existiam armadas de escolta que largavam anualmente para ir proteger os navios vindos da Índia na parte final da viagem. É verdade que os sucessos do corso isabelino durante a guerra anglo-espanhola de 1585-1604 evidenciaram a vulnerabilidade do sistema. Convém notar, porém, que se tratou de um período em que as águas açorianas e da costa portuguesa estiveram, quase sempre, excepcionalmente bem defendidas. Depois da derrota da Invencível Armada, em 1588, Filipe II investiu quantias enormes na reconstrução dos seus efectivos navais, que não apenas se refizeram rapidamente, como adquiriram dimensões que nunca haviam tido antes<sup>211</sup>. Foi só na década de 90 do século XVI que a Coroa castelhana se dotou de uma verdadeira marinha de guerra estatal e, com contingentes baseados muitas vezes em Lisboa, esta formidável força começou a operar contra os ingleses em conjunto com as armadas portuguesas, que nunca haviam contado com um aliado comparável. Mesmo assim, entre 1587 e 1602, sete navios da Carreira perderam-se em consequência de ataques ingleses, cinco nos Açores e dois junto à costa portuguesa. Mas podemos dizer que, sem as fortes defesas navais luso-castelhanas, teriam sido de certeza mais.

Temos, portanto, em resumo, que as expedições de van der Hagen, van Caerden e Verhoeff expuseram a preocupante vulnerabilidade dos navios da

---

<sup>211</sup> Cf. Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650 – Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Londres, 2000, p. 161.

Carreira ao curso no Índico Ocidental, fosse na escala em Moçambique, fosse à chegada à Índia. Uma vulnerabilidade potenciada pela tendência incorrigível para viajarem separadamente, como se pôde constatar em 1607, quando as duas naus de D. Jerónimo de Coutinho se apartaram na viagem de Moçambique a Goa, apesar do risco de encontrarem van Caerden à chegada.

No entanto, há que reconhecer que os resultados destes ataques holandeses não foram muito satisfatórios – três expedições em três anos conseguiram provocar apenas a perda de quatro navios da Carreira, quando, nesses mesmos três anos, partiram 26 navios portugueses para a Índia. Acresce que, pelo que se sabe, os saques conseguidos estiveram longe de ser espectaculares, ficando muito longe do milhão e meio de florins que rendera a tomada do *Santiago* em 1602. Por outras palavras, uma captura fortuita resultante de um encontro acidental em Santa Helena, rendeu mais que as incursões de três esquadras no Índico Ocidental.

Vimos que, em 1607, as naus de D. Jerónimo Coutinho por duas vezes escaparam à justa a van Caerden, que teve alguma razão para se queixar da sorte. Mas, em 1604 e 1608, os desencontros de portugueses e holandeses não tiveram que ver com a sorte, mas com as arribadas, invernadas e perdas da maior parte dos navios portugueses, que não conseguiram chegar ou chegaram tarde aos locais onde os seus inimigos os esperavam. A análise do movimento da Carreira nos anos entre 1604 e 1608 atesta-o, mas, antes de passarmos a ela, há primeiro que falar brevemente da efémera aliança da V.O.C. com o Calecute, que tão perigosa podia ter sido para o Estado da Índia.

Em 1604, van der Hagen acordara com o Samorim que a V.O.C. voltaria a Calecute a breve prazo para fundar uma feitoria e uma fortaleza. Na verdade, regressou apenas três anos depois e nem van Caerden, nem Verhoeff lá deixaram um navio ou um feitor que fosse. Verhoeff ainda solicitou aos responsáveis da Companhia em Bantem que enviassem navios ao Malabar, como prometera ao Samorim, mas o pedido foi recusado por ser julgado economicamente desinteressante: o que o Malabar tinha para oferecer, a

pimenta, já os holandeses tinham disponível em abundância na própria Bantem<sup>212</sup>.

As novas promessas falhadas dos seus aliados já não devem ter surpreendido excessivamente o soberano de Calecute, que desde 1604 que esperava em vão pelo cumprimento do acordado com van der Hagen. Por alguma razão tivera o cuidado de não hostilizar Goa enquanto negociava com a V.O.C. Fora isso que suscitara a desconfiança de van Caerden, quando vira os enviados de Calecute reprovarem os holandeses por dispararem sobre navios portugueses e pedirem-lhes – sem sucesso – a libertação do capitão cativo da *Loreto*. Em 1608, o Samorim pediu também a Verhoeff que lhe entregasse o capitão e outros cativos do *Bom Jesus*, o que foi feito. Encarregou-se depois de enviá-los aos portugueses.

Sabemos igualmente que as conversações com os holandeses decorreram na maior discrição, por causa da facção pró-portuguesa na corte<sup>213</sup>. O sigilo deu resultados, porque se conseguiu convencer Goa de que se tinha recebido os holandeses apenas devido ao receio do seu poder naval, mas que se lhe recusara a concessão de uma feitoria<sup>214</sup>. Esta duplicidade era mais que justificada, pois, sem ter a certeza do futuro da aliança com a V.O.C., havia que não envolver Calecute numa guerra imprudente com o Estado da Índia, com o qual se estava então em paz.

### 3.5. Os efeitos dos ataques holandeses em contexto: as armadas de 1604-1608

Em 1604, como já vimos, largou para a Ásia uma armada de cinco navios. Em resultado de uma partida tardia, três arribaram e um, a *S. Jacinto*, foi invernar a Moçambique; o quinto, o *S. Filipe*, perdeu-se nas ilhas de Angoxe, perto da costa oriental africana. Duas caravelas foram enviadas à Índia em Novembro, para informar da arribada dos três navios meses antes e duma

---

<sup>212</sup> Cf. M.E. van Opstall (ed.), op. cit., vol. I, pp. 70-71.

<sup>213</sup> Cf. ibidem, vol. I, p. 229.

<sup>214</sup> Cf. carta régia a Vice-Rei, 29/10/1609, in DRI, vol. I, pp. 253-257.

grande armada que se estava a preparar para o ano seguinte: uma chegou em Maio de 1605 e a outra em Setembro, depois de uma escala demorada em Moçambique.

Em 1605, partiram nada menos que dez navios, integrados não numa, mas em duas armadas: uma armada regular, de navios destinados, como de costume, a voltar ao reino; uma armada extraordinária, de navios enviados para ficarem. A segunda distinguia-se ainda da primeira por ter um capitão-mor próprio e ser composta maioritariamente por navios listados como galeões. Vimos no capítulo anterior que já em 1601 se dividira os navios idos para a Índia em duas armadas similares, embora não haja a certeza de que a dos galeões partisse então para ficar.

Não existem dúvidas de que a armada extraordinária de 1605 se devia quedar ao serviço do Estado da Índia, que tão carente estava de embarcações de alto bordo. Mandou-se o Capitão-Mor evitar a costa ocidental indiana e seguir com três galeões directamente para Malaca, onde eram precisos navios para fazer frente a holandeses. A viagem directa de Lisboa a Malaca era pouco usual e não se conseguiu fazê-la, acabando por se ir aportar a Goa, contra as ordens levadas. Este foi, no entanto, o único percalço importante da viagem de ida de 1605, pois, de resto, os dez navios chegaram todos bem e na época devida. Para tal, contribuiu de certeza o facto de todos terem deixado Lisboa ainda em Março.

Para além dos três galeões, ficaram na Ásia duas das naus, a *Conceição* e a *Salvador*. Outra, a *Oliveira*, permaneceu um ano em reparações, voltando ao reino um ano depois. Assim, no imediato, regressaram a Portugal quatro das naus da armada de 1605, acompanhadas pela *S. Jacinto*, a nau da armada de 1604 que vimos que invernara em Moçambique e que chegou à Índia em 1605. Já resumimos atrás a torna-viagem destes cinco navios: um, a *Bettencourt*, arribou e foi julgado inapto para fazer-se de novo ao mar; outro, a *S. Jacinto* invernou em Moçambique, escalou Luanda e terminou a jornada na Terceira, onde foi dado como acabado e descarregado; dois, a *Mártires* e a *Salvação*, perderam-se na barra de Lisboa; e, por fim, um, a *Palma*, logrou concluir a

viagem com sucesso, aportando a Lisboa em Outubro de 1606. Antes dela, tinha chegado, em Maio, uma caravela expedida em Novembro de 1605 pelo Vice-Rei, com correspondência para Filipe III.

Em 1606, estava planeado despachar novamente uma armada regular de naus, para voltar, e outra extraordinária de galeões, para ficar. Prevvia-se que a primeira fosse de três naus e a segunda de cinco galeões. Como sabemos, o bloqueio de Lisboa pela esquadra de Haultain impediu a partida. Ainda se considerou enviar a Malaca três galeões fora da época habitual, em Setembro, mas desistiu-se da ideia.

Não seguiu assim nenhum navio para a Índia em 1606, mas, mesmo assim, seguiram dois da Índia para Portugal: a *Oliveira*, da armada de 1605, que vimos que ficara retida um ano no Oriente para reparações; e a *Conceição*, um navio feito na Índia que substituíra a arribada *Bettencourt*, também da armada de 1605. Os dois concluíram com sucesso a jornada até Lisboa, onde chegaram em 1607. Não há a certeza de que uma caravela expedida de Malaca para o reino tenha conseguido fazer o mesmo.

A informação de que os holandeses se preparavam para repetir o bloqueio de 1606 fez apressar os preparativos das duas armadas planeadas para 1607: uma armada regular, de quatro velas, para voltar, e uma extraordinária, de três, para ficar. Três navios da primeira partiram logo no princípio de Fevereiro. Tratava-se das naus de D. Jerónimo Coutinho, cuja história já conhecemos: só duas aportaram a Goa, pois a terceira, a *S. Francisco*, encalhou e perdeu-se em Moçambique. Os quatro navios restantes partiram em Março e apenas o galeão *Santiago* chegou bem (e na altura devida) à Índia. Os outros três ficaram todos pelo caminho: a *Loreto*, como vimos, foi tomada por van Caerden perto da costa ocidental indiana; a *Consolação* e o *S. André* invernaram ambos em Moçambique, onde, em 1608, a primeira foi capturada por Verhoeff; o segundo já partira para a Índia quando os holandeses apareceram na ilha, mas naufragou depois ao entrar na barra de Goa.

As duas naus sobreviventes de D. Jerónimo Coutinho regressaram a Portugal no tempo devido, em 1608, numa viagem sem incidentes. O *Santiago* – que era o navio capitânia da armada extraordinária – foi mantido na Índia.

1608 viu largar de Lisboa o maior contingente naval português partido para a Ásia no século XVII – nada menos de catorze navios, que, como nos três anos anteriores, se dividiam em duas armadas, uma regular, incumbida de voltar, e outra extraordinária, destinada a permanecer na Índia. A primeira contava seis velas, listadas como naus; a segunda, seis galeões e duas urcas. Sendo formalmente armadas distintas, estavam ambas sujeitas ao novo Vice-Rei da Índia, o Conde da Feira, que partia para ir tomar posse do cargo.

Deve ter havido poucos anos em que se tenha investido tanto na Carreira e no auxílio ao Estado da Índia. Porém, a jornada destes catorze navios dificilmente poderia ter corrido pior. Levavam instruções estritas para viajarem todos juntos, mas, quando o Vice-Rei nomeado morreu, antes do Equador, destacou-se uma das urcas, a *David*, para levar o seu corpo de volta a Portugal. Houve depois duas naus que também não transpuseram a linha: a *Ajuda*, que deu à costa na zona da Mina, e a *Conceição*, que arribou. E o galeão *S. João Evangelista* teve de escalar Luanda, donde arribou depois a Lisboa.

Dos dez navios que conseguiram passar o Cabo, já conhecemos a sorte de dois: do galeão *Bom Jesus*, tomado por Verhoeff em Moçambique, e da nau *Oliveira*, incendiada perto de Goa para não cair nas mãos do mesmo Verhoeff. A *Oliveira*, se não fosse pelos holandeses, teria logrado ser o único navio a terminar a viagem no tempo devido. De resto, uma nau e três galeões invernaram em Moçambique, chegando assim à Índia apenas em 1609, a par duma urca, invernada em Mombaça. Esta fora acompanhada na invernada em Mombaça pela nau *Salvação*, que se perdeu depois ao retomar viagem. Por fim, uma nau, a *Palma*, e um galeão, o *Espírito Santo*, naufragaram na costa oriental africana, antes de Moçambique – a nau em 1608, o galeão no ano seguinte, pois vinha duma invernada na Baía, donde só voltara a fazer-se ao mar em 1609.

Como não chegaram navios à Índia em 1608, não houve navios para mandar de volta a Portugal. Parece, contudo, que, mesmo assim, se conseguiu

enviar um galeão ao reino. Não sabemos ao certo o seu nome, mas talvez se tratasse do *Santiago*, o único galeão da armada de auxílio de 1607 que concluía a viagem. Quanto à nau, aos três galeões e à urca que aportaram a Goa em 1609, a nau regressou, enquanto os outros quatro ficaram na Ásia<sup>215</sup>.

O breve resumo destes anos mostra que os efeitos do corso holandês sobre a Carreira no período não devem ser sobrevalorizados. É verdade que foi responsável pela perda de quatro navios e pela retenção de oito em Lisboa em 1606. Mas, entre 1604 e 1609, perderam-se ou ficaram inutilizados mais onze navios da Carreira, por razões a que os holandeses foram estranhos, como o foram às onze invernadas e às seis arribadas a Lisboa também ocorridas então. Os navios que se perderam em resultado de ataques corsários foram menos do que os que se perderam por outras causas. E, sobretudo, os holandeses não contribuíram em nada para as altas percentagens de invernadas e arribadas sofridas pela Carreira nestes anos.

---

<sup>215</sup> Há que mencionar ainda uma armada extraordinária expedida de Portugal fora de época, em Outubro de 1608, com o propósito de fazer chegar à Índia um novo vice-rei, depois do falecimento extemporâneo do Conde da Feira. Era composta por um galeão, duas urcas, um patacho e uma caravela, todos navios mais ligeiros que naus e, como tal, mais aptos em princípio para a difícil viagem fora do calendário habitual. Mesmo assim, teve de invernar junto de Mombaça e apenas conseguiu chegar à Índia em Setembro de 1609, pouco antes da armada mandada nesse ano na época normal. Só a caravela voltou a Portugal, onde chegou em 1610.



#### 4. 1609-1621: anos de encontros acidentais

Depois dos anos agitados de 1604-1608, é nítido que a época entre 1608 e 1622 constituiu um tempo de acalmia nos ataques holandeses à Carreira da Índia. Não se registou no período nenhum ataque holandês importante a navios da Carreira que fosse planeado. Todos os incidentes que conhecemos com alguma certeza foram o resultado de encontros acidentais que terminaram em violência.

##### 4.1. 1613: o afundamento do *Witte Leeuw*

O primeiro destes incidentes é também aquele sobre o qual existe mais informação, embora não muita. Em 1613, a *Nazaré* e a *Vencimento do Monte do Carmo*, de regresso da Índia, combateram em Santa Helena três navios da V.O.C. que voltavam à Europa e que aproveitaram a ocasião para tentarem tomá-las<sup>216</sup>. Neste ano, como no anterior, o regimento das naus não lhes proibia taxativamente a escala na ilha à vinda, provavelmente por se acreditar ainda nos efeitos dissuasores da trégua hispânico-holandesa de doze anos assinada em 1609<sup>217</sup>. Não era uma atitude muito avisada, como o ataque holandês veio a mostrar, e é significativo que, antes mesmo de ele ocorrer, se tenha expedido

---

<sup>216</sup> Cf. C.R. Boxer, “Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVII”, separata do *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 52, 1929, Lisboa; carta régia ao Vice-Rei, 7/1/1614, in DRI, vol. II, pp. 471-472; Robert Stenuit, “The Eastindiaman The Witte Leeuw”, in C.L. van der Pijl-Ketel, J.B. Kist (eds.), *The Ceramic Load of the 'Witte Leeuw' (1613)*, Amsterdão, 1982, pp. 15-21; “A Journall of a Voyage made by the Pearle to the East-India, wherein went as Captaine Master Samuel Castelton of London, and Captaine George Bathurst as Lieutenant: written by John Tatton, Master”, in Samuel Purchas (ed.), *Hakluytus posthumus or Purchas his pilgrimes...*, vol. III, Glasgow, 1905, pp. 352-354; carta de Pieter Both aos *Heren Zeventien*, 10/11/1614 in P.J.A.N. Rietbergen (ed.) *De eerste landvoogd Pieter Both (1568-1615)*, vol. II, Zutphen, 1987, p. 318; ibidem, vol. II, pp. 345-346.

<sup>217</sup> Não conhecemos o regimento propriamente dito, mas as instruções enviadas de Portugal para nortear a sua redacção, que ficava a cargo do Vice-Rei em Goa. Em 1611, como em 1612, as ordens foram para não proibir a escala, “salvo se entenderdes que ha causas bastantes para isso”, o que, pelos vistos, não aconteceu. Cf. cartas régias ao Vice-Rei, 10/3/1611 e 8/3/1612, in DRI, vol. II, pp. 86-87 e 209-210.

ordens de Lisboa repondo a proibição anterior de parar em Santa Helena na torna-viagem do ano seguinte<sup>218</sup>.

Os navios da V.O.C. em questão eram o *Bantam*, o *Vlissingen* e o *Witte Leeuw*, que, quando os portugueses aportaram à ilha, a onze de Junho<sup>219</sup>, haviam acabado de deixá-la, encontrando-se já no mar alto, juntamente com outro navio holandês, o *Wapen van Amsterdam*, e um inglês, o *Solomon*. Ficara para trás, porém, um pequeno navio inglês, o *Pearle*, o qual, ao ver as naus chegarem, abandonou metade da sua gente em terra para largar à pressa atrás dos recém-partidos. Quando os alcançou, convenceu-os a voltarem à ilha para atacarem os portugueses, mas o *Wapen van Amsterdam* e o *Solomon*, mais adiantados, não receberam já o recado e seguiram em frente. Os outros três viraram de rumo e, navegando à bolina, a treze de Junho<sup>220</sup> estavam de volta a Santa Helena, onde passaram de imediato ao assalto das naus.

Desconhece-se a tonelagem e armamento da *Nazaré* e da *Monte do Carmo*, assim como o armamento dos navios holandeses, a não ser, até certo ponto, o do *Witte Leeuw*, que devia ter entre 24 a 30 peças de ferro e bronze<sup>221</sup>. Também há alguma incerteza sobre a tonelagem e tipologia das embarcações holandesas: se parece seguro que o *Vlissingen* teria cerca de 600 tonéis, já o *Witte Leeuw* de acordo com as diferentes fontes, seria ou um *jacht* de 540 tonéis, ou um navio grande de 640 ou 700; e o *Bantam* tanto poderá ter tido 700 como 900 tonéis<sup>222</sup>. É pena existirem tantas lacunas e incertezas de informação quanto às características dos navios, pois este combate teve um desfecho pouco comum, com a explosão do *Witte Leeuwe* a batida em retirada dos seus

---

<sup>218</sup> Em Fevereiro de 1613 ainda se escrevia para Goa reiterando instruções dos anos anteriores, mas uma carta de Março pedia já para se evitar Santa Helena à vinda, devido a informações recebidas de que corsários holandeses planeavam ir à ilha esperar as naus da Carreira. Cf. cartas régias ao Vice-Rei, 11/2/1613 e 27/3/1613, in *ibidem*, vol. II, pp. 320 e 429-430.

<sup>219</sup> Cf. Samuel Purchas (ed.), op. cit., vol. III, p. 352. A data indicada no texto é 1 de Junho, conforme o calendário juliano então em uso por ingleses, dez dias “atrasado” em relação ao gregoriano.

<sup>220</sup> Cf. *ibidem*, p. 352 (3 de Junho, segundo o calendário juliano). Condiz com um relato português que diz que o combate se travou no dia de Santo António (13 de Junho); cf. carta régia, 7/1/1614, in DRI, vol. II, pp. 471-472.

<sup>221</sup> Cf. Robert Stenuit, op. cit., p. 16.

<sup>222</sup> Cf. C.R. Boxer, op. cit., p. 9, nota 10; Robert Stenuit, op. cit., pp. 15-16.; P.J.A.N. Rietbergen (ed.), op. cit., vol. I, p. 129; DAS, vol. III, p. 16.

companheiros. Tem semelhanças com o encontro de 1600 analisado atrás, em que o *S. Simão*, também em Santa Helena, pôs em fuga duas velas holandesas. Mas foi também a única vez que uma nau da Carreira conseguiu inutilizar por completo um adversário neerlandês. Acresce que, segundo Charles Boxer, será também o único caso indubitável em que navios portugueses meteram um navio holandês a pique por simples bombardeamento<sup>223</sup>.

Existem quatro relatos do acontecimento: dois portugueses, um inglês – do mestre do *Pearle* – e um holandês<sup>224</sup>. Os dois últimos, apesar de pouco extensos, são razoavelmente detalhados e pelo menos o inglês é da autoria de uma testemunha presencial. Os portugueses, pelo contrário, são ambos relatos em segunda mão, muito breves e vagos. A sua versão dos factos diverge da dos outros dois num ponto importante: segundo eles, o grosso do combate do lado das naus teria sido suportado pela capitânia, a *Nazaré*, onde os holandeses concentraram os seus ataques; a outra nau, a *Monte do Carmo*<sup>225</sup>, pela posição em que ficou colocada, não teria ou quase não teria podido intervir.

Os relatos inglês e holandês concordam com os portugueses em que o ataque se concentrou numa das naus<sup>226</sup>, mas, segundo a descrição de ambos, foi exactamente a intervenção da segunda nau que impediu a nau atacada de ser tomada. A capitânia holandesa, o *Vlissingen*, iniciou o assalto, posicionando-se num dos flancos da congénere inimiga, com a sua popa virada para a popa dela e bombardeando-a com as duas peças da popa e com as da alheta. Seguiu-se-lhe o *Bantam*, que ancorou com o costado voltado para a proa do navio português, donde o fustigou com a artilharia. O *Witte Leeuw* foi o último a juntar-se ao bombardeamento, também, como o *Bantam*, com o flanco virado para a proa do alvo. A *Monte do Carmo* ficou atrás da sua capitânia, aparentemente ignorada por atacantes.

---

<sup>223</sup> Cf. C.R.. Boxer, op. cit., pp.5-7.

<sup>224</sup> Cf. "A peleja da nau Nossa Senhora da Nazaré", publicado in C.R. Boxer, op. cit., pp. 8-11; carta régia ao Vice-Rei 7/1/1614, in DRI, vol. II, pp. 471-472; Samuel Purchas (ed.), op. cit., pp. 352-354; P.J.A.N. Rietbergen (ed.), op. cit., vol. II, pp. 345-346.

<sup>225</sup> Que um dos relatos chama *Conceição*. Cf. "A peleja...", in C.R. Boxer, op. cit., p. 9.

<sup>226</sup> Que um diz ter sido a capitânia, e o outro, decerto por engano, a outra nau.

Na mira de três fogos diferentes, a *Nazaré* parece ter sofrido bastante e a dado momento a sua gente recolheu toda ao interior e cessou de resistir. Foi então que o pessoal do *Witte Leeuw* lhe cortou as amarras, o que teria provocado a sua perda<sup>227</sup>, se não fosse pela *Monte do Carmo*, que tinha um cabo e uma âncora de reserva aprontados e com isso fez a companheira voltar a fundear, pressionando-a para continuar a resistir. O *Witte Leeuw* voltou outra vez ao ataque, na tentativa de abordar a nau, do mesmo passo que mantinha aparentemente um duelo de artilharia com a *Monte do Carmo*. Terá feito a gente da *Nazaré* recolher de novo ao interior, mas, por volta dessa altura, foi vítima duma explosão que o destruiu e afundou em pouco tempo, matando-lhe boa parte dos seus homens. Face a semelhante desastre, o comandante holandês – que já tentara antes sem sucesso abordar a capitânia portuguesa com o *Vlissingen* e ficara com muitos mortos e feridos e duas peças inutilizadas – optou por retirar.

Os mortos do navio afundado foram 51 e os sobreviventes foram tirados do mar ou por portugueses, ou por holandeses. Não se sabe o número de mortos nem nos navios portugueses, nem nos outros holandeses. O pequeno *Pearle*, que não parece ter tomado parte no combate, só conseguiu trazer de terra onze dos 27 tripulantes que lá deixara quando partira à pressa para fugir das naus. Os dezasseis restantes devem ter sido feitos cativos pelos portugueses, como o foram aqueles que eles salvaram do naufrágio do *Witte Leeuwe* cuja sorte posterior se ignora.

O afundamento do *Witte Leeuw* constituiu sem dúvida o maior sucesso conseguido por navios da Carreira contra holandeses. Com o seu alto número de vítimas, foi também de longe o evento mais mortífero da história dos combates luso-holandeses na Rota do Cabo. Isto deve-se sobretudo ao facto de ter sido a única perda dos dois lados a resultar de uma explosão. Um navio explodia em combate quando um incêndio atingia o seu paiol de pólvora, metendo-o quase sempre a pique em pouco tempo. Tal era praticamente a única

---

<sup>227</sup> O relato holandês afirma que cortaram as amarras à nau para a poder levar para o mar alto; o relato inglês declara que se ela não voltasse a fundear teria ido dar à costa. Cf. P.J.A.N. Rietbergen (ed.), op. cit., vol. II, p. 346; Samuel Purchas (ed.), op. cit., pp. 353-354.

maneira de afundar com alguma rapidez um navio de porte apenas a tiro de canhão. Sem explosão, havia que ir-lhe danificando a pouco e pouco o casco – um trabalho demorado de desgaste – e esperar que ele fizesse suficiente água para ir ao fundo, o que tendia a demorar pelo menos um certo tempo<sup>228</sup>.

#### 4.2. Outros encontros

Em 1614, um ano depois da luta em Santa Helena, a *N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> do Cabo*, de regresso a Portugal, encontrou também dois navios holandeses, perto do Cabo da Boa Esperança, com os quais teve um combate sem consequências e de que não se sabem pormenores<sup>229</sup>.

Em 1619, outra vez por volta do Cabo, o galeão *S. Pedro*, a caminho do Golfo Pérsico, trocou tiros com mais um navio neerlandês. O único breve relato existente deste encontro, português, afirma que foi o navio holandês a abrir as hostilidades, desencadeando um combate de artilharia equilibrado de várias horas que durou até à noite e ao fim do qual o galeão teria conseguido desaparelhar o adversário, derrubando-lhe os mastros do traquete e da mezena<sup>230</sup>. Quando amanheceu, os portugueses já não divisaram o inimigo e algumas tábuas, caixas e cadáveres avistados à tona da água convenceram-nos de que o haviam afundado.

Charles Boxer deu a entender que duvidava de tal hipótese, quer por não se conhecerem casos de navios holandeses metidos a pique por portugueses utilizando apenas artilharia, além do *Witte Leeuw*, quer por não haver registo de nenhum navio holandês perdido que pudesse corresponder a este, alegadamente afundado<sup>231</sup>. Sabe-se, com efeito, que nenhum dos navios da

---

<sup>228</sup> Fora o que estivera para acontecer ao *Santiago* em 1602, como vimos. Estando perto da costa, havia também a opção de pressionar o navio atacado de maneira a fazê-lo encalhar, como provavelmente os holandeses fizeram com a *Loreto* perto de Goa em 1607 e como veremos que será feito com a *S. José* no Canal de Moçambique em 1622.

<sup>229</sup> Cf. Maria Hermínia Maldonado (ed.), *Relação das náos e armadas da Índia com os sucessos dellas que se puderam saber, para notícia e instrução dos curiosos, e amantes da historia da Índia*, Coimbra, 1985, p. 124.

<sup>230</sup> Cf. José Gervásio Leite (ed.), *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*, Lisboa, 1940, pp. 67-68.

<sup>231</sup> Citado por Gervásio Leite; cf. *ibidem*, p. 267.

V.O.C. que viajou em 1619 entre a Europa e a Ásia – os únicos que podiam ter passado pelo Cabo – se perdeu<sup>232</sup>. Isto torna o afundamento duvidoso, sobretudo, como é óbvio, quando se diz no relato que ele foi apenas conjecturado e não observado de facto pela gente do galeão.

O mais provável, assim, é que, como em 1614 com a *N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> do Cabo*, se tenha assistido somente a uma troca de tiros sem consequências de maior na zona do Cabo (não há menção de mortes do lado português). Embora em nenhum dos dois casos se conheçam referências de fontes holandesas aos factos, parece certo que, em tais paragens, os navios encontrados poderiam ser apenas navios da V.O.C. vindos ou a caminho da Europa. Aliás, veremos que em 1622 ocorrerá um outro encontro do mesmo género perto do Cabo.

Por fim, há o caso mais incerto da *S. Boaventura*, que em 1611, na fase final da torna-viagem, entre os Açores e Lisboa, teria, segundo uma relação de armadas, enfrentado cinco navios holandeses, afundando um<sup>233</sup>. Outra relação, normalmente mais exacta, identifica os atacantes apenas como “corsários” sem identificação de nacionalidade, menciona somente quatro navios e não refere nenhum afundamento<sup>234</sup>. Não é, mesmo assim, totalmente impossível que os atacantes da *S. Boaventura* fossem, de facto, holandeses. O mesmo, aliás, se poderá dizer dos “corsários” não identificados que em 1617, perto das Flores, atacaram sem sucesso a *Boa Nova*, também no seu regresso da Índia<sup>235</sup>.

#### 4.3. Uma trégua inconsequente e as prioridades da V.O.C.

Temos, portanto, que, entre 1608 e 1622, não se repetiram as grandes operações de corso holandesas montadas contra a Carreira entre 1604 e 1608. Tirando talvez os mal esclarecidos e pouco importantes incidentes açorianos em 1611, os choques das naus da Índia com holandeses no período parecem ter-se

---

<sup>232</sup> Cf. DAS, vol. II, pp. 40-42, vol. III, pp. 20-22.

<sup>233</sup> Cf. “Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier”, in Luís de Albuquerque (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa, 1989, p. 150.

<sup>234</sup> Cf. Maria Hermínia Maldonado (ed.), op. cit., p. 120

<sup>235</sup> Cf. ibidem, pp. 127-128 e Manuel de Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa*, Porto, 1947, vol. VI, p. 124.

ficado por três encontros acidentais que degeneraram em violência, nenhum dos quais com consequências fatais para os portugueses. A chamada Trégua dos Doze Anos – que vigorou entre a Espanha e a Holanda entre 1609 e 1621 – não basta para explicar esta acalmia. Não há dúvida de que teria sido impossível repetir então acções como o envio das esquadras de Haultain e van Heemskerck a águas peninsulares em 1606 e 1607. Nos mares vizinhos de Espanha e Portugal, assim como dos seus arquipélagos mais próximos (Açores, Madeira e Canárias), a trégua veio de facto repor alguma paz. Longe da Europa, porém, as coisas não se passaram assim.

Já durante as negociações de paz, falhara-se a assinatura de uma paz definitiva – em vez de uma mera trégua – devido sobretudo à “questão ultramarina”, isto é, à recusa da Holanda em ceder às pressões espanholas e retirar-se das regiões não europeias que começara a frequentar em força desde o fim do século XVI, sobretudo das então chamadas Índias Orientais<sup>236</sup>. Isto sugeria que a aplicação efectiva da trégua a Oriente não ia ser fácil, como de facto não foi.

Semanas depois da proclamação da trégua na Ásia, em 1610, navios holandeses foram atacados perto das Filipinas por espanhóis e as hostilidades entre os dois lados foram rapidamente retomadas nas Molucas, onde coexistiam a pouca distância<sup>237</sup>. O sítio onde os portugueses e a V.O.C., por seu turno, coexistiam mais de perto era o Coromandel, onde os primeiros assaltaram a feitoria da segunda, em Paleacate, em 1612<sup>238</sup>. Em contrapartida, viram a sua última posição fortificada na Insulíndia, em Solor, tomada pelos holandeses em 1613<sup>239</sup>. Esta série de incidentes inaugurou uma década continuada de conflitos entre holandeses e ibéricos, não apenas na Ásia, mas também na costa da

---

<sup>236</sup> Cf. Jonathan I. Israel, *La República Holandesa y el Mundo Hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997 (edição original em inglês: 1982), pp. 25-46.

<sup>237</sup> Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, 2000, pp. 187-188.

<sup>238</sup> Cf. Sanjay Subrahmanyam, “A Empresa de Paleacate: o Conflito Luso-Holandês no Sueste da Índia, 1610-1640”, in *Comércio e Conflito – a Presença Portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*, Lisboa, 1994 (edição original em inglês: 1990), p. 209.

<sup>239</sup> Cf. Arend de Roever, *De jacht op Sandelhout - De V.O.C. en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*, Zutphen, 2002, pp. 121-126.

África Ocidental e na América, que provou a impossibilidade de fazer cumprir a trégua longe da Europa. Provisoriamente em paz com a Espanha no continente europeu, a república holandesa manteve-se em guerra com ela fora dele<sup>240</sup>.

A inconsequência da trégua longe da Europa explica, por um lado, a prontidão com que os encontros casuais de navios que observámos terminaram todos em violência. Mas leva também a que se pergunte por que não sofreu então a Carreira mais ataques holandeses no período. Se, como dissemos, a repetição das expedições de 1606 e 1607 à costa ibérica não seria admissível com a dita trégua em vigor, o mesmo não se pode já dizer das expedições de 1604, 1607 e 1608 ao Índico Ocidental – no contexto da continuação da guerra na Ásia, nada impedia a V.O.C. de voltar a enviar esquadras a Moçambique, Goa ou ao Malabar para tentar interceptar as naus da Índia. De 1614 em diante, aliás, montou quase todos os anos bloqueios a Manila, em parte com o objectivo – nunca conseguido – de tomar os galeões vindos do México e as suas cargas de prata<sup>241</sup>.

Que os portugueses temeram durante quase toda a trégua a repetição dos ataques de 1604-1608, mostra-o a série de alertas enviados da Europa a Goa durante o período. De 1611 em diante, os vice-reis foram repetidamente prevenidos para a possibilidade de incursões holandesas a Goa, Cochim e

---

<sup>240</sup> Tal situação não era, no contexto da época, estranha. Durante o século XVI, a exclusividade reclamada pelos ibéricos para as regiões ultramarinas que haviam sido os primeiros a frequentar deu azo a um estado de guerra permanente “para lá da linha” com outros europeus, fosse qual fosse a conjuntura vivida na Europa. A principal opositora dos países ibéricos fora do continente europeu durante a maior parte do século, a França, se esteve então várias vezes em guerra com a Espanha na Europa, nunca o esteve com Portugal, o que não a impediu de lhe disputar pelas armas a colonização do Brasil. E são bem conhecidas as depredações do corso isabelino na América espanhola antes da guerra de 1585-1604, quando a paz ainda vigorava entre Isabel I e Filipe II. Assim, os holandeses, ao manterem-se em guerra com a Espanha “para lá da linha” durante a sua breve paz europeia com ela em 1609-1621, estavam apenas a fazer o que franceses e ingleses haviam feito no século XVI. E que os ingleses, pelo menos, por volta do mesmo período, voltaram a fazer, agora no Oriente, onde, a partir da segunda década do século XVII, a *East India Company* se envolveu numa guerra aberta com o Estado da Índia no Índico Ocidental para se poder instalar no Guzerate e no Golfo Pérsico. Isto, apesar de, na Europa, o sucessor de Isabel I, Jaime I, ter tido até 1625 uma política externa declaradamente pró-espanhola. Cf. Luís Guerreiro, “As tentativas de intromissão da França (1503-1560)” e Sanjay Subrahmanyam, “A intervenção inglesa na Índia (1604-1623). O ataque às Molucas pelos Holandeses” in Luís Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, Lisboa, 1989, vol. III, pp. 248-261 e vol. V, pp. 27-37; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea – A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, 1997, pp. 199-203 e 238-253.

<sup>241</sup> Cf. Ernst van Veen, op. cit., pp. 189-194.



sobretudo Moçambique. Os avisos seguiam ora em correspondência expedida por terra, ora no correio da armada anual ordinária, ora em navios mandados ao Índico fora de época de propósito para o efeito. Aconteceu estes últimos levarem também reforços de pessoal e armamento para Moçambique, sempre vista como vulnerável, ou enviarem-se com as armadas ordinárias navios mais pequenos apenas para fornecerem gente e armas à praça<sup>242</sup>. Foi ainda durante a trégua que Cochim foi abandonada de vez enquanto porto de chegada das naus da Carreira, função que passou a ser desempenhada exclusivamente por Goa, salvo em situações de emergência. A decisão vinha satisfazer uma reivindicação de Goa que datava pelo menos do fim do século XVI, mas foi justificada pela insegurança do ancoradouro do porto do Malabar, onde as naus ficariam sem defesa face a qualquer ataque inimigo<sup>243</sup>.

O facto, porém, é que todos estes receios se revelaram sem fundamento, pois a V.O.C. deixou em paz os navios da Carreira e os seus portos durante

---

<sup>242</sup> Logo no fim de 1611, fora do calendário normal das viagens da Carreira, expediram-se para a Ásia duas caravelas e dois galeões com a informação recebida da Holanda da partida próxima de uma esquadra da V.O.C. para Oriente, incumbida de retaliar contra alegadas violações ibéricas da trégua na Mina e nas Filipinas. As caravelas largaram em Outubro e, para além do alerta, levaram já alguns reforços de gente e armas. Os galeões partiram depois com mais, um em Novembro, outro em Dezembro. Ambos foram para ficar e assim constituíam apenas por si só um reforço já significativo. Como se receava sobretudo pela sorte da vulnerável Moçambique, “tam importante e requestada d’elles [holandeses]”, todos ou quase todos estes navios escalaram a ilha para deixar lá armas e gente. Cerca de um ano depois, no fim de 1612, mandou-se por terra um aviso semelhante, que se achou mais seguro fazer seguir também numa caravela despachada no princípio de 1613 para Moçambique e Goa, sem esperar pela época habitual de partida em Março ou Abril. E, no fim do mesmo 1613, duas caravelas foram de novo enviadas ao Índico com alertas afins. Em 1614, a armada regular partida em Abril levou consigo dois navios pequenos para transportar um reforço de 200 homens até Moçambique, que se receava que os holandeses pudessem tentar tomar com uma grande esquadra que estariam a armar. Em 1617, seguiram com a armada regular mais dois navios pequenos expressamente incumbidos de reforçar Moçambique de gente (só um chegou ao destino). Por fim, em 1620, despacharam-se dois patachos no princípio do ano, antes da armada regular, para alertarem o Estado da Índia contra alegados desígnios hostis holandeses, como se fizera com a caravela de 1613: um deles destinava-se a Moçambique e Goa e o outro a Malaca. Foram seguidos no mesmo ano de mais dois navios pequenos, agora encarregues de reforçar Moçambique, como em 1614 e 1617. Cf. cartas régias ao Vice-Rei, 10/10/1611, 27/2/1612, 22/12/1612, 4/1/1613, 22/9/1613, 15/3/1614, in DRI, vol. II, pp. 112-114, 176, 274-277, 281-3, 447-51, vol. III, pp. 43-46; ibidem, vol. IV, pp. 157-158; carta régia ao Vice-Rei, 15/3/1618 e resposta do Vice-Rei à mesma, 10/2/1619, in ibidem, vol. V, pp. 77-79; carta régia ao Vice-Rei, 28/1/1620, in ibidem, vol. VII, pp. 79-83.

<sup>243</sup> Cf. A.R. Disney, *Twilight of the Pepper Empire – Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge, Massachusetts, 1978, p. 13 e Rui Godinho, *A Carreira da Índia – Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649)* (policopiado), Lisboa, 2000, pp. 210-215.

todo o período. Em parte decerto porque, depois de 1608, não se mandaram mais grandes armadas de Portugal para a Índia que os holandeses pudessem sentir que os ameaçavam (vimos que pelo menos as esquadras de van Caerden e Verhoeff haviam sido encaminhadas para o Índico Ocidental para, entre outras coisas, tentar travar o caminho às armadas de socorro para lá enviadas em 1606-1608). Mas tão ou mais importante terá sido a reorganização e redefinição de políticas experimentada então pela Companhia.

Durante a primeira década de Seiscentos, a V.O.C. vivera o que se pode chamar uma época de reconhecimento e experimentação. Em 1610, porém, dotou-se pela primeira vez de um Governador-Geral, Pieter Both, e a sua política passou a reger-se por objectivos mais bem definidos, muito por influência das ideias de Cornelis Matelieff, almirante da terceira frota armada pela Companhia e mentor principal da estratégia adoptada por ela depois de 1609. Nesta, as regiões produtoras de especiarias da Insulíndia eram prioritárias, assim como a aquisição de um porto na mesma Insulíndia que funcionasse como ponto único de chegada e partida para Europa e também centro de uma rede de comércio inter-asiático (um fito alcançado em 1619 com a tomada de Jacarta, logo rebaptizada Batavia). Basicamente, a V.O.C, perseguida por dificuldades financeiras, precisava de concentrar recursos limitados na zona que fora desde o início o centro das suas actividades no Oriente e se apresentava claramente como a mais importante para a sua sobrevivência<sup>244</sup>.

Enviar esquadras para esperarem as naus da Carreira em Moçambique ou na costa da Índia significava para a Companhia despender recursos consideráveis e preciosos numa região onde não tinha ainda verdadeiramente interesses que o justificassem. Aliás, já as passagens de van der Hagen, van Caerden e Verhoeff pelo Índico Ocidental tinham sido apenas isso mesmo, passagens, de caminho para a Insulíndia. De certeza que impressionaram enquanto exibição de poder naval, mas pecaram as três por não deixarem nenhum desse poder naval na zona, o que mostrava até que ponto ela já então

---

<sup>244</sup> Cf. P.J.A.N. Rietbergen, op. cit., vol. I, pp. 39-45; Femme S. Gaastra, *De Geschiedenis van de V.O.C.*, 4ª edição, Zutphen, 2002, pp. 39-40 e 56.

não era prioritária para a V.O.C. no imediato. É verdade que firmou uma ambiciosa aliança anti-portuguesa com Calecute, mas sem um comprometimento efectivo de forças. E quando concluiu pelo desinteresse económico da pimenta do Malabar, deixou-a definitivamente cair. A esquadra de Verhoeff foi, por conseguinte, a última a desviar-se temporariamente da rota para o Arquipélago para ir praticar o curso no Índico Ocidental.

Acresce que, como já vimos, as grandes esquadras de 1604-1608 foram um produto da peculiar organização da navegação euro-asiática holandesa nos primeiros anos depois de 1602, com a concentração de quase todos os navios então partidos para Oriente nas esquadras dos almirantes. A seguir a 1610, a tendência para a concentração dos navios durante a viagem de ida diminuiu, consagrando-se a prática de fazê-los seguir em contingentes separados, partidos em alturas diferentes do ano (uma diferença essencial da Carreira, com a sua época anual única de partida, em Março ou Abril). Como resultado disto, até 1619, só seguiram para a Ásia frotas de dimensão comparável às de 1604-1608 em 1610 e em 1612, o que deve ter desincentivado a repetição das expedições da década anterior<sup>245</sup>

Importa notar, no entanto, que a V.O.C., desistindo embora das grandes operações de curso no Índico Ocidental, não desistiu do Índico Ocidental em si. Pelo contrário, foi durante esta década que se estabeleceu definitivamente na região, depois do fim da malograda feitoria de Surate cerca de 1608. De 1614 a 1620, quatro expedições navais, todas comandadas por Pieter van den Broecke, lançaram os alicerces da presença holandesa na zona, que se considera consolidada em 1620, quando van den Broecke se instala em Surate, assumindo o cargo de Director do que se viria a chamar os *Westerkwartieren* da Companhia, isto é a sua rede de feitorias no Guzerate, Golfo Pérsico e na entrada do Mar Vermelho<sup>246</sup>.

---

<sup>245</sup> Cf. DAS, vol. II, pp. 26-44.

<sup>246</sup> A feitoria de Surate fora reaberta em 1616; a partir de 1620 fundaram-se feitorias em Mokha, na Arábia, Gamron, na Pérsia, em Broach, Cambaia e Ahmadabad, no Guzerate e em Agra, no interior do império mogol. Sobre as expedições de van den Broecke e o processo de estabelecimento na região em geral, cf. W.Ph. Coolhaas (ed.), *Pieter van den Broecke in Azië*, 2 vols, Haia, 1962-1963; H. Terpstra, *De Opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische*

O contraste entre estas expedições “fundadoras” e os raids na região das grandes esquadras dos almirantes na década anterior é esclarecedor. Na primeira, em 1614, em que visitou apenas a Arábia, van den Broecke dispôs somente de um *jacht*, destacado de uma frota que seguia da Europa para o Arquipélago e que fizera escala nas Comoros. Na segunda, em 1615-1616, feita já a partir de Bantem, voltou a contar com um único *jacht*, com o qual passou por Ceilão, pela Arábia, por Surate e por Calecute. Na terceira, em 1617, para além do *jacht* do costume, levou também um navio grande, tendo os dois dado à costa perto de Damão (forçando-o a seguir com as suas tripulações até ao Coromandel a pé). Na quarta, em 1620, partiu só com um navio grande para a Arábia e para Surate, onde ficou. Ou seja, todos somados, os navios enviados pela V.O.C. ao Índico Ocidental nestes seis anos são menos do que aqueles que compunham a mais pequena das esquadras de 1604-1608 que lá foi (a de van Caerden, de oito navios).

No entanto, onde as grandes esquadras, a médio prazo, tinham sido totalmente inconsequentes, as expedições de van den Broecke estabeleceram firmemente a Companhia no Índico Ocidental. Em relação ao Guzerate, pelo menos, foi já estabelecido que as duas principais motivações por trás do regresso dos holandeses à região foram: o fim, por essa época, da feitoria da V.O.C. no Achem, com o que ela perdeu o acesso aos têxteis guzerates, que se viu assim compelida a ir procurar à fonte; o exemplo da instalação dos ingleses em Surate em 1612-1613, que mostrara como se podia criar uma posição lá contra a vontade de portugueses<sup>247</sup>. Não havia, como antes, a ideia de se instalar na Índia Ocidental para levar a cabo uma guerra ofensiva contra o Estado da Índia na região, como a que se acordara com Calecute fazer na década anterior. Prova-o que não se construíram lá fortalezas, como na Insulíndia e mesmo no Coromandel (em Paleacate), nem mantiveram forças navais permanentes. Nos próximos anos, os contingentes fixos da Companhia

---

*Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*, Haia, 1918; M. Antoinette Meilink-Roelofs, *De Vestiging der Nederlanders ter Kuste Malabar*, Haia, 1943, pp. 48-50; H.W. van Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*, Leiden, 1982, pp. 8-9.

<sup>247</sup> Cf. *ibidem*, p. 8.

na zona iriam limitar-se a umas poucas dezenas de homens dispersos por meia-dúzia de feitorias, esperando a chegada sazonal dos navios de Batávia ou da Europa<sup>248</sup>.

É significativo que as visitas de van den Broecke, na segunda expedição, a Ceilão e a Calecute, para se avistar com o rei de Kandy e o Samorim, não tenham tido seguimento. Ambos estes soberanos estavam interessados nos holandeses sobretudo como aliados para a guerra com os portugueses. Só que tinha ainda de passarem uns anos para os holandeses estarem em condições de lançarem uma guerra ofensiva contra os portugueses no Índico Ocidental.

---

<sup>248</sup> Cf. *ibidem*, p. 9.

## 5. 1622-1623: retoma das expedições ao Índico Ocidental e bloqueio de Goa

No ano de 1622, depois de catorze anos de acalmia, perderam-se nada menos que quatro navios da Carreira em resultado de ataques holandeses. Em Julho ou Agosto, a nau *S. João Baptista*, vinda da Índia, deu à costa na região do Cabo, em consequência dos danos sofridos num combate com dois navios da V.O.C. encontrados na zona. E, por volta da mesma altura, parte da armada largada de Lisboa nesse ano foi emboscada perto de Moçambique por uma esquadra anglo-holandesa, que lhe fez perder três naus. O primeiro caso foi apenas uma repetição dos encontros acidentais no Cabo da *N.ª Sr.ª do Cabo* em 1614 e do *S. Pedro* em 1619, só que desta vez com um desfecho fatal. Já o segundo, foi um ataque planeado, executado por uma esquadra mobilizada de propósito para o efeito, que depois bloqueou ainda a barra de Goa entre Dezembro de 1622 e Março de 1623. Representou claramente um regresso às grandes operações de corso da V.O.C. contra a Carreira dos anos 1604-1608, agora em parceria com a Companhia das Índias inglesa. Antes de analisarmos o episódio, porém, trataremos primeiro do sucedido com a *S. João Baptista*.

### 5.1. 1622: a perda da *S. João Baptista*

Em 1621, as quatro naus da armada regular partida de Portugal arribaram todas ao reino (a par de cinco dos seis galeões de uma armada extraordinária de socorro partida na mesma altura)<sup>249</sup>. No princípio de 1622, havia assim apenas duas naus disponíveis para fazer a torna-viagem desse ano: a *Paraíso*, que largara de Lisboa em 1620 e invernara em Mombaça, chegando à Índia

---

<sup>249</sup> Sobre a viagem e combate da *S. João Baptista*, cf. "Naufrágio da nau *S. João Baptista* no Cabo de Boa Esperança no ano de 1622", in António Sérgio (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, vol. II, Lisboa, 1958, pp. 11-15; N. Macleod, *De Oost-Indische Compagnie als zeemogendheid in Azië*, vol. II, Rijswijk, 1927, pp. 274-275

somente no Verão de 1621; e a *S. João*, acabada de construir nos estaleiros de Goa<sup>250</sup>.

As duas naus partiram de Goa a 1 de Março, uma data arriscadamente tardia. A *S. João* era um navio novo, construído com a óptima madeira indiana de que costumavam ser feitas as melhores naus da Carreira. É duvidoso, porém, que pertencesse ao grupo, pois logo com quinze ou vinte dias de viagem começou a meter água. Para piorar as coisas, descobriu-se que as bombas a bordo funcionavam mal, tendo assim de se despejar a água com barris<sup>251</sup>. Com o navio em tal estado, parece claro que seria pouco aconselhável separar-se da *Paraíso*, sobretudo depois de um princípio de viagem muito moroso e com o Cabo por dobrar em pleno Inverno austral, devido à partida tardia. No entanto, foi exactamente isso que aconteceu: perto dos 35º graus de latitude Sul (próximo, portanto, da latitude do Cabo, 34º 22' de latitude Sul), as duas naus perderam-se de vista. Como era tradição em tais casos, discutiu-se se o extraviio teria sido accidental ou provocado pelos oficiais da nau. Fosse como fosse, dois dias depois, a 19 de Junho ou Julho<sup>252</sup>, a *S. João* deparou-se com o *Wapen van Rotterdam* e o *Mauritius*, dois navios holandeses vindos de uma escala recente no Cabo a caminho da Ásia.

Como quase sempre com as naus portuguesas, não conhecemos a tonelagem da *S. João*; quanto ao seu armamento, trazia dezoito peças de artilharia, parece que todas de baixo calibre (“de mui pequena bala”) e insuficientemente providas de munições e pólvora<sup>253</sup>. Em contrapartida, sabemos a tonelagem do *Wapen* e do *Mauritius* (700 e 800 tonéis, respectivamente), mas ignoramos qual fosse o seu armamento. Dada a destruição que provocou na nau, é de presumir que fosse bastante superior ao

---

<sup>250</sup> A *S. João* foi equipada com a tripulação da *S. Amaro*, outra nau da armada de 1620. Parceira de viagem da *Paraíso* na jornada de ida, fora com ela invernar a Mombaça, onde se perdera, sendo a sua gente salva e levada para a Índia pela companheira e por um pangaio fretado para o efeito.

<sup>251</sup> As bombas não seriam adequadas porque teriam sido dimensionadas para um galeão, não para uma nau. Com os barris a servirem de baldes, conseguiu-se descer o nível de água de catorze, quinze palmos para quatro.

<sup>252</sup> Junho segundo as fontes holandesas, Julho segundo o relato português. Mesmo que tenha sido Junho, é de notar que a travessia do Índico foi lenta.

<sup>253</sup> Cf. António Sérgio (ed.), op. cit., vol. II, p. 12.

desta. Por fim, ambos os navios holandeses haviam partido da Europa com 325 homens a bordo.

O avistamento dos inimigos na *S. João* deu-se pela manhã, mas só de tarde é que se conseguiu pôr a artilharia em condições de disparar, devido ao habitual atravancamento do espaço a bordo. O combate que se seguiu foi inusitado pela sua longuíssima duração: dezanove dias, segundo os portugueses, dezasseis, segundo os holandeses. Mesmo que só em nove destes dias se tenha lutado “de sol a sol”<sup>254</sup>, não deixa de ser muito tempo, do qual não há dúvidas que a nau saiu num estado lastimoso: o leme e todos os mastros, com excepção do da mezena, foram desfeitos à bombardada; o casco abriu brechas abaixo da linha de água; e as antenas sobresselentes, indispensáveis para quaisquer reparações futuras da mastreação, foram seriamente danificadas.

Com o navio sem leme, quase sem mastros, a fazer água com as bombas a funcionar mal e perseguido com obstinação pelos inimigos, o ânimo de muita gente a bordo, como não podia deixar de ser, quebrou. Foi então que, por iniciativa dos religiosos que seguiam na *S. João*, se determinou negociar a rendição com os holandeses. Segundo o autor do relato português dos acontecimentos, Francisco Vaz de Almada, a decisão não foi pacífica, contando pelo menos com a sua oposição, que o fez recusar um pedido para ir a bordo dos navios inimigos tratar “um concerto honrado” (respondeu que “quem queria o tal concerto que fosse lá”<sup>255</sup>). Tal não obstou a que se encontrasse dois homens para irem em seu lugar, que se deslocaram num batel holandês até ao *Mauritius*. Só que, imprevistamente, o mau tempo afastou então as duas embarcações, que não se voltaram mais a ver.

Livre do *Mauritius* e dos dois emissários que ele levou consigo, a *S. João* continuou, contudo, a ser perseguida pelo *Wapen van Rotterdam*. Por razões que não são claras, não se renovou, no entanto, o pedido de rendição. Isto apesar de os holandeses terem enviado à nau um batel com o propósito claro de

---

<sup>254</sup> António Sérgio (ed.), op. cit., vol. II, p. 11

<sup>255</sup> Ibidem, p. 12.



sondar a disposição da sua gente. O recuo é tanto mais de estranhar quanto a descrição da situação a bordo se torna então francamente pungente, devido ao agravamento do mau tempo. Depois de encontrados os inimigos em “trinta e cinco graus e meio largos”, descera-se até a uma latitude de 42º graus, onde o rigor do Inverno austral, com nevões frequentes, se tornou difícil de suportar, sobretudo porque as “tormentas e balanços da nau” impediam o acender dos fogões<sup>256</sup>. A violência do frio matou vários escravos, sempre as primeiras vítimas das dificuldades nos navios da Carreira.

Que, em circunstâncias tão extremas, não tenha havido novas tentativas de rendição, parece apontar para que existissem fortes resistências a entregar o navio, de que a oposição prévia de Francisco Vaz de Almada à capitulação deve ter sido manifestação. Fosse como fosse, ao fim de dezasseis ou dezanove dias, numa noite de “grande escuro e tormenta”, a *S. João* conseguiu perder-se do *Wapen*. Apesar de desgovernada, logrou depois, com a ajuda dos ventos e de um traquete e de um gurupés improvisados, atingir a costa sul-africana, onde encalhou. Seguiu-se uma penosíssima marcha dos sobreviventes até Sofala, onde chegou apenas um punhado deles.

A descrição das incontáveis agruras da caminhada até Sofala ocupa o grosso do relato de Francisco Vaz de Almada e faz dele um dos exemplos cimeiros do seu género, comparável aos textos mais conhecidos da *História Trágico-Marítima*. É de notar, porém, que o destino dos tripulantes do *Mauritius* e do *Wapen* não foi muito melhor. O desvio infrutífero que fizeram para tentar capturar a *S. João* custou-lhes bastante mais que o mero tempo da perseguição, pois tê-los-á atrasado em cerca de cinco semanas de viagem, com consequências desastrosas em termos de vidas humanas: dos 325 homens com que cada um dos navios partiu da Holanda, morreram, no *Mauritius*, 242 e, no *Wapen*, 277<sup>257</sup>. Assim, se, no período em estudo, a explosão do *Witte Leeuw* em Santa Helena em 1613 provocou o maior número de mortos em combate na

---

<sup>256</sup> Ibidem, p. 13.

<sup>257</sup> Cf. DAS, vol. II, pp. 48-49, N. Macleod, op. cit., p. 275. Em princípio, é de duvidar assim da sobrevivência de Luís da Fonseca e de Manuel Peres, os dois infelizes emissários de paz retidos no *Mauritius* quando ele se perdeu do *S. João*; cf. António Sérgio (ed.), op. cit., vol. II, p. 12.

história dos confrontos luso-holandeses na Carreira, este recontro foi o que causou indirectamente mais mortes.

O que, porém, mais singularizou este recontro de 1622 foi, sem dúvida, a longuíssima duração da perseguição e do combate. O mais provável é que ela se tenha devido aos mares agitados da zona do Cabo no Inverno. A afirmação do relato português de que, nos alegados dezanove dias de luta, só em nove se teria combatido “de sol a sol” parece apontar para que o mesmo mau tempo que acabou por separar de vez o *S. João* dos seus perseguidores o haja poupado periodicamente ao fogo deles enquanto esteve sob a sua mira. Nisso, a nau terá estado mais “protegida” que o *Santiago* em 1602 e que o *Bom Jesus* em 1608, os dois únicos navios da Carreira que, no período em estudo, foram capturados por holandeses no mar alto.

Seja como for, o combate foi singular ainda noutro aspecto: entre os recontros luso-holandeses na zona do Cabo, foi o único com consequências fatais para um dos participantes. Infelizmente para os tripulantes e passageiros da *S. João*, não se tratou de mais uma simples troca de tiros inconclusiva, como os incidentes da *N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> do Cabo* em 1614 e do *S. Pedro* em 1619.

## 5.2. 1622-1623: a expedição de Dedel

### 5.2.1. De Batávia a Moçambique

O ataque perto de Moçambique à armada partida de Portugal em 1622 ocorreu por volta da mesma altura do combate inglório da *S. João*. Mas, como já se disse, tratou-se de um ataque de tipo diferente, planeado, e, por isso, mais preocupante para a segurança da Carreira. Foi levado a cabo por uma esquadra anglo-holandesa formada na sequência da aliança anti-ibérica firmada entre a V.O.C. e a *East India Company* em Junho de 1619 – um acordo forjado na Europa, completamente à revelia dos representantes das duas companhias na Ásia. Aliás, quando lá chegaram as ordens para aplicá-lo, na primavera de 1620, as ditas companhias, pouco propiciamente, guerreavam-se com fervor. Há já

algum tempo que as pretensões monopolísticas holandesas sobre o comércio com as Ilhas das Especiarias eram fonte de tensões que, em 1618, degeneraram em guerra aberta, com o apresamento de um navio da V.O.C. por ingleses em Bantem, em represália pela detenção de quatro navios seus em Banda. O episódio foi prontamente seguido pela destruição da feitoria inglesa em Jacarta por holandeses, duas batalhas navais anglo-holandesas ao largo daquela cidade e a participação da E.I.C. num cerco javanês frustrado à fortaleza da V.O.C. lá<sup>258</sup>.

Quando a nova da aliança das companhias chegou, o grosso das forças navais inglesas voltava do Coromandel, na Índia – onde se refugiara uns tempos – para o Arquipélago, preparado para retomar a guerra. Ninguém previa, decerto, que a jornada fosse terminar, como terminou, numa reconciliação forçada pelas ordens inesperadas da Europa. O acordo desagradou muito às autoridades holandesas no Oriente, pois obrigava-as a ceder à E.I.C. um terço das especiarias das Molucas e a partilhar a meias com ela a pimenta da Insulíndia. Viam-se assim coagidas a abrir mão da sua tradicional política monopolizante nas Molucas justamente quando a guerra contra os seus concorrentes norte-europeus lhes estava a correr bastante bem (havam perdido apenas um navio para ingleses, tomando-lhes ou destruindo-lhes oito).

Apesar do descontentamento holandês com a aliança, realizaram-se pelo menos três expedições navais conjuntas contra alvos ibéricos<sup>259</sup>: duas esquadras anglo-holandesas foram enviadas a águas filipinas, em 1621 e 1622, e aquela que de momento nos ocupa partiu em Outubro de 1621 para o Índico Ocidental.

De acordo com as suas instruções escritas, o destino inicial desta expedição era a costa ocidental da Índia, para onde se seguiria com o propósito prioritário de destruir todas as naus e galeões portugueses que se encontrasse,

---

<sup>258</sup> Cf. EFI 1618-1621, pp. xxxviii-xliv.

<sup>259</sup> Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, 2000, pp. 191-192.

primeiro no Malabar e depois em Goa<sup>260</sup>. Pensava-se também parar em Calecute para cumprimentar o Samorim e informá-lo do fim da empresa. Seria conveniente se ele quisesse juntar-se à esquadra com uma força de navios pequenos, úteis para fazer frente às armadas costeiras portuguesas. No caso de, ao chegar a Goa, se verificar que as naus estavam demasiado bem defendidas pela fortaleza, dever-se-ia pelo menos manter a barra sob bloqueio até ao fim de Março de 1622, para impedi-las de seguirem para Portugal na época habitual (julgava-se, com razão, que só isto representaria já um dano considerável para o “rei de Espanha”).

Findo o bloqueio, estava decidido que a esquadra iria invernar ou perto de Moçambique, ou no arquipélago das Comoros (antes da invernada, avaliar-se-ia a hipótese de ir ainda ao Golfo Pérsico em busca dos galeões que os portugueses lá tinham). Quando a monção o permitisse, voltaria à costa ocidental indiana, desta vez para esperar a armada da Carreira partida de Portugal em 1622, que deveria lá chegar a partir de Setembro do mesmo ano. Deixava-se ao critério dos comandantes se antes valeria a pena fazer uma primeira espera a esta armada junto de Moçambique, por onde se achava que ela passaria em Agosto. Batávia encarregar-se-ia entretanto de mandar ordens sobre o que fazer a seguir.

As instruções da esquadra eram ainda claras quanto à prioridade a dar aos objectivos militares: poder-se-ia proceder a averiguações comerciais nas regiões visitadas, mas sem prejuízo das acções de corso projectadas. Insistia-se também muito na importância de não dividir a esquadra. Veremos que ambas as recomendações serão desobedecidas, com resultados prejudiciais. Antes disso, porém, trataremos do começo francamente aziago da expedição.

---

<sup>260</sup> Cf. versões neerlandesa e inglesa das instruções: JPC, vol. III, pp. 83-88; EFI 1618-1621, pp. 276-277.

A esquadra que partiu de Batávia a 18 de Outubro de 1621 compunha-se de onze navios, sete holandeses e quatro ingleses<sup>261</sup>: oito deles eram navios de porte, cinco holandeses e três ingleses, e três navios ligeiros, dois holandeses e um inglês (designados *jachten* por holandeses e *pinnaces* por ingleses). Conhece-se apenas a tonelagem de seis dos vasos holandeses, mais precisamente dos cinco navios grandes, entre 700 e 300 tonéis, e de um dos *jachten*, o *Hert*, de 280 tonéis<sup>262</sup>. A superioridade numérica inicial dos holandeses garantia-lhes o comando da esquadra, atribuído a Jacob Dedel, tendo ingleses de se contentar com o vice-almirantado, concedido a Humphrey Fitzherbert.

Depois da partida de Batávia, percebeu-se rapidamente que a monção já não permitia seguir até à Índia como previsto. Os holandeses atribuíram a culpa da situação ao atraso dos ingleses, que teria retardado a partida para além do recomendável, o que os ingleses negaram. Numa ilha ao largo de Samatra, debateu-se se se devia voltar ou prosseguir, com os ingleses a votarem pela primeira opção e os holandeses pela segunda, que foi a que triunfou, graças ao voto duplo de que o comandante neerlandês gozava enquanto Almirante. Entretanto, dois dos navios holandeses, o *jacht Klein Enkhuizen* e o *Morgenster*, foram mandados de volta, por mau estado<sup>263</sup>.

Na impossibilidade de ir à Índia barrar a partida das naus que deveriam seguir para Portugal no princípio de 1622, optou-se por ir tentar esperá-las ao sul do Índico, a leste de Madagáscar, para onde se largou em 15 de Dezembro. Cursou-se a área até Fevereiro de 1622, quando o mau tempo e o alto número de doentes a bordo convenceu Dedel a desistir da espera e a ir invernar às

---

<sup>261</sup> Do lado holandês, o *Goede Fortune*, o *Wapen van Zeeland*, o *Zuid-Holland*, o *Noord-Holland*, o *Morgenster*, e os *jachten Hert* e *Klein Enkhuizen*; do inglês, o *Royal Exchange*, o *Royal Anne*, o *Diamond* e o *pinnace Dragon's Claw*

<sup>262</sup> Os 300 tonéis do navio grande mais pequeno, o *Morgenster*, quase se equivalem aos 280 do *jacht Hert* (que, aliás, não é listado como *jacht* por uma fonte), mas os quatro *schepen* restantes estão todos entre os 600 e os 700 tonéis: 600 o *Noord-Holland* e o *Zuid-Holland*, 700 o *Goede Fortuin* e o *Wapen van Zeeland*. Cf. DAS, vol. II, pp. 34, 38, 42 e 44; JPC, vol. III, pp. 83-88.

<sup>263</sup> Sobre tudo o que sucedeu na acidentada jornada da esquadra até Moçambique, cf. EFI 1622-1623, pp. 1-7; carta do Presidente Fursland e de Conselho para Companhia, 11-1-1622, carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, carta do Capitão Michael Green para presidente em Batávia, 20/10/1622, in ibidem, pp. 17-18, 130-131 e 131-132; JPC, vol. I, pp. 692-693 e 758-760.

Comoros (precisava de ter aguardado mais tempo, pois a *Paraíso* e a *S. João* só partiram de Goa a 1 de Março, como vimos). Antes de chegar ao arquipélago, contudo, enviou ao Mar Vermelho em missão comercial dois dos navios grandes holandeses, o *Wapen van Zeeland* e o *Zuid-Holland*. Fê-lo contra os protestos veementes dos ingleses e contra as ordens expressas que levava para não dividir a esquadra e não deixar objectivos mercantis prejudicarem a missão principal. Entrementes, extraviara-se o *pinnace* inglês, o *Dragon's Claw*. Os seis navios restantes aportaram às Comoros algures em Março (as datas precisas divergem) e invernaram lá até 15 de Junho, partindo então para Moçambique. Poucos dias depois, numa perseguição a uma pequena embarcação portuguesa perto de Madagáscar, o *jacht Hert*, holandês, encalhou e teve de ser abandonado.

Ao largar de Batávia, a esquadra, além de maioritariamente holandesa (sete navios em onze), era comparável em dimensão às enviadas pela V.O.C. ao Índico Ocidental na primeira década do século. Quando, em 28 de Junho, chegou a Moçambique, já só contava com cinco navios, três ingleses, o *Exchange*, o *Anne* e o *Diamond*, e apenas dois holandeses, o *Goede Fortuin* e o *Zuid-Holland*, de 700 e 600 tonéis, respectivamente. Acresce que não somente perdera a companhia de seis dos seus navios, como havia sofrido baixas humanas consideráveis. O *Klein Enkhuizen*, mandado de volta da ilha ao largo de Samatra, levava já consigo a notícia da morte de quinze ingleses e de não menos holandeses, comunicando que continuavam homens a adoecer diariamente<sup>264</sup>. A espera a leste de Madagáscar das naus portuguesas vindas da Índia foi cancelada em parte devido a doenças que grassavam a bordo, como vimos, e sabemos que na viagem até às Comoros morreu mais gente, entre outros o comandante inglês. No próprio arquipélago, um ataque de febres matou ainda 90 ingleses, levando as suas perdas para 150 desde o princípio da jornada (não se sabe o número de óbitos holandeses, mas deve ter sido mais

---

<sup>264</sup> Cf. carta do Presidente Fursland e de Conselho para Companhia, 11-1-1622, in EFI 1622-1623, pp. 17-18.

baixo, pois permitiram-se fornecer 37 homens a navios ingleses para compensar as suas perdas)<sup>265</sup>.

Apesar de todos estes infortúnios, contudo, a esquadra podia agora começar finalmente a cumprir as suas instruções, quase um ano volvido sobre a partida de Batávia. Ao falhar a viagem até à Índia, deixara por realizar a primeira parte da sua missão – impedir a largada para a Europa das naus da Carreira no princípio de 1622. Depois disso, conseguira, porém, ir invernar às Comoros, como constava das instruções. As ordens que tinha em seguida eram para tentar, em Moçambique ou na costa ocidental indiana, a captura da armada vinda de Portugal em 1622, que se esperava que chegasse a Goa a partir de Setembro. Foi obviamente com esse objectivo em vista que se rumou a Moçambique.

Nenhum navio da Carreira tinha ainda parado em Moçambique quando Dedel lá chegou com a esquadra, mas havia outras embarcações fundeadas no porto. Ao contrário do que se passara em 1604, 1607 e 1608, não se achou prudente atacá-las, talvez porque a fortaleza oferecesse agora melhor protecção. Preferiu-se ir esperar as naus de Portugal mais a sul. A decisão revelou-se correcta, pois a 27 de Julho, de noite, três naus e um galeão cruzaram o caminho da esquadra anglo-holandesa, que prontamente os atacou.

### 5.2.2. As perdas da *S. José*, da *St.<sup>a</sup> Teresa* e da *S. Carlos*<sup>266</sup>

Os quatro navios portugueses emboscados eram as naus *S. José*, *St.<sup>a</sup> Teresa*, *S. Carlos* e o galeão *S. Salvador*. A capitânia das naus, a *St.<sup>a</sup> Teresa*,

---

<sup>265</sup> Cf. carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, carta do Capitão Michael Green para presidente em Batávia, 20/10/1622, in EFL 1622-1623, pp. 130-131 e 131-132; JPC, vol. I, pp. 758-760.

<sup>266</sup> Sobre este combate, cf. Jerónimo Lobo, *Itinerário e outros escritos inéditos*, Barcelos, 1971, pp. 184-204; “Naufrágio das naus *S. José*, *S. Tereza* e *S. Carlos*, 1625”, in Damião Peres (ed.), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I, Porto, 1937, pp. 17-20; DU, vol. II, pp. 502-504; EFL 1622-1623, pp. 1-7; carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, carta do Capitão Michael Green para presidente em Batávia, 20/10/1622, in ibidem, pp. 130-131 e 131-132; JPC, vol. I, pp. 758-760. Cf. também o artigo de C.R. Boxer, “Dom Francisco da Gama, Conde da Vidigueira, e a sua viagem para a Índia no ano de 1622”, separata dos *Anais do Club Militar Naval*, nºs 5-6, Maio-Junho 1930, Lisboa.

trazia, além do Capitão-Mor, D. Filipe Lobo, o novo Vice-Rei, D. Francisco da Gama, Conde da Vidigueira. O galeão, embora seguisse com as naus, integrava uma armada separada, destinada a ficar na Índia e composta de mais um galeão e de dois patachos. Como de costume com as armadas de socorro, esta tinha um capitão-mor próprio, Sancho de Tovar, que viajara no outro galeão, o *Trindade*. Como o *Salvador*, o *Trindade* acompanhara a dado momento as três naus, mas perdera-se entretanto delas<sup>267</sup>. Uma quarta nau, a *S. Tomé*, já se extraviara também das companheiras. Assim, a fragmentação da esquadra anglo-holandesa foi contrabalançada por uma fragmentação equivalente dos navios portugueses, fazendo com que, quando se deu o encontro, os norte-europeus, apesar de reduzidos de onze a cinco velas, beneficiassem, apesar de tudo, de superioridade numérica.

O avistamento dos inimigos pela armada deu-se por volta das 10 horas da noite. Foi seguido por uma rápida troca de tiros, puramente cerimonial, entre um dos navios norte-europeus e os portugueses, tendo o combate a sério começado apenas de manhã. A espera beneficiou os portugueses, pois, pelo menos na capitânia *St.<sup>a</sup> Teresa*, permitiu-lhes desatracá-la de todo o “empacho que huma nao da Índia trás”<sup>268</sup> e aprontar a artilharia (aquando dos primeiros disparos, à noite, a nau contava apenas duas peças em funcionamento). Ao romper do dia, a esquadra anglo-holandesa atacou, enquanto a armada – cumprindo as ordens existentes para semelhantes casos – tentava apenas defender-se enquanto prosseguia para Moçambique. Cerca do meio-dia, as hostilidades cessaram durante duas ou três horas, após o que foram retomadas até ao pôr-do-sol.

Dois dos navios portugueses, o galeão *Salvador* e a *S. José*, revelaram-se logo muito vulneráveis neste primeiro de combate. O primeiro, apesar de ser um navio de guerra, vinha aparentemente tão mal equipado que não conseguiu disparar uma única das suas peças. Como navio mais pequeno, foi, porém,

---

<sup>267</sup> Disseram as más línguas que o fizera de propósito, pois Sancho de Tovar receara que o Vice-Rei o mandasse seguir directamente para o Golfo Pérsico, como de facto ordenou depois ao *Salvador*.

<sup>268</sup> Jerónimo Lobo, op. cit., pp. 188.



ignorado pelos atacantes, passando assim pelo recontro como um simples espectador. Já a nau era um alvo mais apetecível e, quando sentiram a sua fraqueza, os atacantes concentraram nela os assaltos. Os portugueses atribuíram a sua incapacidade de se defender ao facto de vir com a tripulação quase toda prostrada por doenças, o que agravou de certeza a sua já evidente lentidão, que a fez ir ficando para trás<sup>269</sup>. Castigadíssima pelos inimigos durante o dia, chegou à noite num estado lastimável, a meter água, com o aparelho e o leme danificados e com o piloto, sota-piloto e condestável mortos, entre outros. Sem condições de continuar a navegar, rumou à costa africana próxima, na intenção de encalhar para não se afundar. Os outros navios, que tinham passado o dia a atrasar o andamento para apoiá-la, desistiram ou não puderam ajudá-la mais.

No dia seguinte, a armada prosseguiu para Moçambique sem a *S. José*. A esquadra de Dedel, depois do que parece ter sido um período de deliberação, seguiu toda no seu encalço, prescindindo assim de deixar alguém atrás para lidar com a nau perdida. Durante a tarde travou-se novo combate, violento mas inconsequente. Por volta do fim do dia e já perto do porto, os atacantes desistiram da perseguição e voltaram para trás, com medo de ver fugir a captura da *S. José*. Não podiam imaginar que, hora e meia depois, a *St.<sup>a</sup> Teresa* e a *S. Carlos* haviam de encalhar às portas da perigosa barra de Moçambique, onde era sempre arriscado tentar entrar de noite. Mesmo com a ajuda dos pilotos locais enviados entretanto de terra, o alvoroço reinante a bordo num momento tão difícil provocou a perda dos dois navios. Justificou-se posteriormente esta pressa fatal de aportar com a urgência de mandar depressa ajuda de Moçambique à *S. José*, como o Vice-Rei de facto depois mandou<sup>270</sup>.

---

<sup>269</sup> Tinha sido a retardatária da armada durante a viagem, embora alguma maledicência explicasse o facto pelas más relações do capitão D. Francisco de Mascarenhas com o Vice-Rei, que o fariam desejar comunicar-se com ele o menos possível. Este D. Francisco tinha um currículo militar invejável e que parecia habilitá-lo particularmente para enfrentar holandeses, pois combatera na Flandres e na Alemanha (presume-se que na recentemente começada Guerra dos Trinta Anos) e possuía também experiência de serviço em armadas. Passou, contudo, o tempo todo do ataque semi-consciente com febres. Para o seu currículo militar, cf. DRI, vol. IX, pp. 232-236.

<sup>270</sup> Cf. DU, vol. II, pp. 502-504.

Sem suspeitarem entretanto da presa fácil a que acabavam de virar costas, os norte-europeus regressavam então à paragem onde tinham deixado a incapacitada *S. José*, que reencontraram na manhã do dia seguinte. A nau, antes de perder contacto com as companheiras, havia-lhes comunicado que iria tentar encalhar para não afundar, mas foi encontrada pela esquadra não encalhada, mas ancorada e a ponto de afundar-se. Tinha-se passado mais de 24 horas desde que desistira de seguir avante, o que era bastante tempo para tratar da sua evacuação. Contudo, a ruína do batel e os muitos mortos e feridos a bordo permitiram que se salvasse apenas cerca de 120 pessoas e de 68 000 cruzados de dinheiro da Coroa, além de uma quantia indeterminada de cabedal de particulares<sup>271</sup>. Não é claro se foram tirados da nau em embarcações improvisadas pela sua gente ou nos navios pequenos que o Vice-Rei tratou imediatamente de mandar de Moçambique quando lá chegou (que precisariam de ter ultrapassado a esquadra de Dedel no caminho).

Aparentemente, os ingleses, que chegaram primeiro que os holandeses, tomaram posse do navio sem resistência. Cortou-se-lhe as amarras para encalhá-lo e só assim terá havido tempo para salvar cerca de 100 pessoas, entre as quais algumas mulheres, além de 68 553 *reales* (85 691¼ florins) e uma boa quantidade de botim privado, sobretudo do lado inglês<sup>272</sup>. O saque parece pouco, pelo menos em comparação com os lucros altíssimos da captura do *Santiago* em 1602, como vimos atrás.

Por volta das 4 da tarde, o grosso da esquadra foi desviado da operação de saque pelo aparecimento de duas velas no horizonte, que perseguiu infrutiferamente. Deixou-se somente um navio inglês, o *Diamond*, a guardar o destroço da nau e foi com apenas ele a assistir que se deu o afundamento final da *S. José*, com algo como 300 ou 400 pessoas ainda lá dentro, entre elas pelo

---

<sup>271</sup> Cf. *ibidem*, pp. 502-504.

<sup>272</sup> Cf. carta do Capitão Michael Green para presidente em Batávia, 20/10/1622, in EFI 1622-1623, pp. 131-132; JPC, vol. I, pp. 758-760. Sobre os saques privados, cf. carta de Thomas Mills para presidente em Batávia, 13/11/1622, carta de Matthew Duke, Francis Futter e John Dodd para Batávia, 17/2/1622, carta de Thomas Rastell, Giles James, William Martin e Joseph Hopkinson para Paleacate, 29/4/1623, carta de Presidente Brockedon e de Conselho para Companhia, 14/12/1623, in EFI 1622-1623, pp. 144-145, 151, 227-228 e 334-339.

menos um inglês<sup>273</sup>. Não se conhecem pormenores deste macabro acontecimento, mas talvez a largada súbita do resto da esquadra tenha tornado mais difícil salvar a gente da nau. De qualquer modo, ignora-se o que o *Diamond*, que ficou no local, fez para ajudar.

Os dois navios avistados e perseguidos em vão eram nem mais nem menos que a nau *S. Tomé* e o galeão *Trindade*, que, como vimos em cima, se haviam extraviado durante a viagem da armada de D. Francisco da Gama. Fugindo aos norte-europeus, prescindiram de escalar Moçambique e seguiram directamente para Goa, onde chegaram sem mais problemas. Depois do falhanço da perseguição, Dedel não voltou para o pé da *S. José*, mas rumou com três das suas velas a Moçambique, que atingiu no dia seguinte e onde, para espanto seu, descobriu a *S. Carlos* e a *St.<sup>a</sup> Teresa* encalhadas. A primeira quedava ainda sob a protecção da fortaleza, mas a segunda não e foi por isso incendiada pelos portugueses, o que não impediu o saque dalguns mantimentos que ainda continha. Mas é óbvio que houvera já tempo para evacuar a totalidade da gente e a carga mais importante.

Foi ainda enviado um casado local a bordo dos navios inimigos para conversações, nas quais foi discutida de certeza a situação dos cerca de 100 cativos da *S. José*. Não se conseguiu, contudo, assegurar a sua libertação – ao contrário do que acontecera em 1608 com a tripulação do *Bom Jesus*, tomada com o navio nos arredores de Moçambique e deixada por Verhoeff numa ilhota vizinha. Os prisioneiros partiram assim com os seus captores, que fizeram questão de dizer aos outros portugueses que esperavam voltar a vê-los na barra de um dos seus portos na Índia.

O que se sabe do combate mostra que os navios da Carreira eram de porte mais avantajado que os dos seus inimigos, mas menos móveis e pior artilhados. Ignoramos a sua tonelagem exacta, mas as fontes deixam claro que

---

<sup>273</sup> Cf. carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, in EFl 1622-1623, pp. 130-131. Outra fonte inglesa refere apenas 150 mortos, mas dizendo que teria havido antes 300 mortos em combate, o que parece pouco crível; cf. carta de Edward Grant para Companhia, 24/11/1622, in ibidem, pp. 155-156.

pelo menos as naus eram maiores do que qualquer dos oponentes. Como sabemos que o maior dos dois navios holandeses andava pelos 700 tonéis, temos que as três naus contavam de certeza mais que isso. Quer o relato mais detalhado do recontro, do Padre Jerónimo Lobo, quer o testemunho do próprio Vice-Rei não deixam dúvidas sobre a ligeireza e mobilidade das embarcações norte-europeias face às suas pesadas opositoras<sup>274</sup>. Quanto à artilharia, as três naus contavam cada uma com 24 peças de tipo e calibre desconhecidos. Dos seus inimigos, sabe-se apenas que os portugueses estimaram que a capitânia holandesa estivesse armada precisamente com o dobro das peças, 48, a maioria das quais disparando projecteis até às 25 libras, em alguns casos de 28<sup>275</sup>. Mesmo descontando possíveis exageros, parece, como é evidente, uma diferença considerável.

Lobo clama que as peças dos portugueses seriam “maiores e mais furiosas” que as dos seus oponentes, e os seus navios superiores em resistência aos deles, “mais fracos e franzinos”. Assim, onde a artilharia portuguesa teria atingido os inimigos sobretudo no “corpo da[s] nau[s]” atacadas, matando-lhes e ferindo-lhes muita gente, os norte-europeus teriam optado antes por concentrar o fogo no aparelho dos opositores<sup>276</sup>. Sobre isto, há que dizer que é natural que as naus, pelo seu maior porte, resistissem melhor à artilharia. Mas isso não as impediu de sofrer danos no casco, como o próprio Lobo diz que aconteceu no segundo dia de combate com a *St.<sup>a</sup> Teresa*<sup>277</sup> e como se pôde, sobretudo, atestar no caso da *S. José*, à qual os tiros inimigos não apenas desfizeram o aparelho, como lhe arruinaram o leme e arrombaram de tal

---

<sup>274</sup> Lobo comparou as primeiras, pela sua flexibilidade de movimentos, a “hum cavalo bem arrendado”; Jerónimo Lobo, op. cit., p. 191. D. Francisco da Gama considerou-se prejudicado por o combate ter sido travado perto da costa, “entre os baxos com naos tão pezadas como são estas da carreira, e as suas ligeiras, e acomodadas pera tudo o que querem fazer dellas”; carta de D. Francisco da Gama para Rei, 5/1/1623, in DRI, vol. IX, pp. 125-127. Da descrição de Lobo ressalta que, embora se atacasse as naus dos dois flancos, se privilegiou o bombardeamento do seu bordo direito; tentava-se com isso empurrá-las na direcção da costa, que lhes ficava à esquerda, na mira de fazê-las encalharem. Infelizmente, o que foi na prática a ausência do combate do galeão não deixa ver como um navio de guerra português, mais ligeiro, se portaria face aos seus congéneres ingleses e holandeses.

<sup>275</sup> Cf. Jerónimo Lobo, op. cit., p. 189.

<sup>276</sup> Cf. ibidem, pp. 191-192.

<sup>277</sup> Cf. ibidem, pp. 194-195.

maneira o casco que a puseram em estado de ir a pique (um inglês que participou no saque da dita nau, afirma que teria recebido 30 tiros nas obras vivas, isto é na parte do casco abaixo da linha de água)<sup>278</sup>. Quanto à artilharia portuguesa, uma fonte inglesa confirma que manteve, de facto, um fogo intenso e, num caso, dispomos inclusive dos números que o confirmam, pois sabe-se que a *St.<sup>a</sup> Teresa* disparou 183 tiros no primeiro dia de combate e 220 no segundo<sup>279</sup>. Mas sabe-se também que os mortos ingleses, em três navios, foram apenas cinco ou seis, e que nos navios holandeses não morreu ninguém, não se confirmando por isso que os canhões lusos fossem tão letais como o Padre dizia<sup>280</sup>.

Se, em jeito de balanço, compararmos a passagem da esquadra anglo-holandesa pela região de Moçambique com o que realizaram as suas predecessoras da V.O.C. em 1604-1608, podemos dizer que esta foi a vez em que a estratégia de ir esperar as naus da Carreira à zona deu melhores resultados: van der Hagen, em 1604, e van Caerden, em 1607, não tinham conseguido tomar nenhuma; Verhoeff, em 1608, tomara duas; agora, Dedel foi responsável pela perda de três (com a satisfação suplementar de haver humilhado um Vice-Rei em pessoa). No entanto, se o dano infligido ao inimigo foi considerável, os lucros da empresa ficaram aquém do possível. Pode ter-se feito perder três naus, mas conseguiu-se capturar apenas parte da carga duma. Tudo, aparentemente, porque quando a *S. José* se separou das companheiras não houve navios em número suficiente para dividir a esquadra em conformidade: ao optar-se por seguir em bloco as outras naus, deu-se oportunidade à nau destroçada para evacuar parte do que trazia; e, depois, a

---

<sup>278</sup> Cf. EFI 1622-1623, pp. 5-7; carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, in ibidem, pp. 130-131.

<sup>279</sup> Cf. Jerónimo Lobo, op. cit., p. 196; carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, in EFI 1622-1623, pp. 130-131.

<sup>280</sup> Cf. EFI 1622-1623, pp. 57; JPC, vol. I, pp. 758-760. Sobre os mortos portugueses em combate, parece que a *St.<sup>a</sup> Teresa*, no primeiro dia da refrega, perdeu três homens, e, no segundo, seis. Na *S. Carlos*, faleceu pelo menos o capitão, D. Francisco Lobo. Na *S. José*, morreu mais gente em combate, inclusive o piloto, o sota-piloto e o condestável, mas não se conhecem números exactos (não parece crível uma estimativa inglês de que teriam sido 300). Cf. DU, vol. II, pp. 502-504; Jerónimo Lobo, op. cit., pp.195-196; carta de Edward Grant para Companhia, 24/11/1622, in EFI 1622-1623, pp. 155-156.

ânsia de não deixá-la escapar levou a que não se perseguisse as outras até ao fim, o que foi de certeza lamentado quando se soube do seu encalhamento posterior.

Frustrado e em busca de culpados, Dedel criticou a conduta em combate de dois dos navios ingleses, embora elogiasse a do *Anne*. Os holandeses afirmaram igualmente que os ingleses foram os primeiros a desistir da perseguição às naus (e é um facto que chegaram primeiro que eles à *S. José*). Mas os representantes da E.I.C. replicaram acusando com alguma razão o Almirante de ser aquele que havia deitado verdadeiramente tudo a perder, ao privar a esquadra dos dois navios que enviara ao Mar Vermelho – uma recriminação difícil de contestar, pois o facto foi lamentado também do lado holandês<sup>281</sup>.

É evidente, contudo, que a posição de D. Francisco da Gama depois do combate era bem pior que a de Dedel. Apesar do salvamento de muita gente e muita carga, a perda das três naus constituiu um gravíssimo revés e humilhação. Prova-o que, ao saber-se do facto em Madrid, o Conselho de Portugal e o Conselho de Estado ponderaram seriamente chamar o Vice-Rei de volta à metrópole para o julgar em tribunal<sup>282</sup>. Tal acabou por não acontecer, mas não há dúvida de que o destroçamento da sua armada em Moçambique foi para o Conde da Vidigueira uma péssima maneira de começar o seu vice-reinado.

### 5.2.3. De Moçambique a Goa

De Moçambique, a esquadra voltou às Comoros, onde se demorou mais de duas semanas e reencontrou o *pinnace* inglês *Dragon's Claw*, do qual se perdera havia meses. Partiu a 25 de Agosto para a costa ocidental da Índia, onde ainda esperava poder interceptar navios vindos de Portugal nesse ano<sup>283</sup>.

---

<sup>281</sup> Cf. carta de Thomas Rastell, Giles James e Nicholas Bangham para Masulipatão, 9/1/1623, in *ibidem*, pp.182-183; JPC, vol. I, pp. 758-760.

<sup>282</sup> Cf. DU, vol. II, pp. 426-433 e 501-502.

<sup>283</sup> Sobre a viagem da esquadra até Goa, cf. EFI 1622-1623, pp. 1-7, 60 e 175-176; carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, carta do Capitão Michael Green para presidente em Batávia, 20/10/1622, carta de Thomas Mills para presidente em

Os únicos navios de alto bordo que ainda havia hipótese de encontrar eram o galeão *Salvador* – o único sobrevivente da armada atacada por Dedel – e o galeão *Trindade* e a nau *S. Tomé*, já avistados e perseguidos em vão perto de Moçambique, como vimos. O primeiro de todos foi mandado pelo Vice-Rei não para a Índia, mas para o Golfo Pérsico. Os outros dois, tendo prescindido da escala em Moçambique, levavam já um avanço considerável sobre os norte-europeus, sobretudo após a demora destes nas Comoros. Acresce que ingleses e holandeses se separaram no caminho e tiveram depois dificuldades em reencontrar-se na costa indiana, o que atrasou em muito a sua chegada a Goa.

Antes da separação, combinara rumar-se a Chaul, mas os dois navios holandeses foram aportar, sim, a Surat, a 4 de Outubro, onde encontraram o *Wapen van Zeeland* e o *Zuid-Holland*, os seus companheiros de esquadra mandados meses antes ao Mar Vermelho e regressados de lá poucos dias antes, com muitos doentes a bordo. Os três navios grandes ingleses, pelo contrário, seguiram cumpridoramente para Chaul, onde chegaram a 24 de Setembro e tiveram, para seu desagrado, de esperar em vão<sup>284</sup>. Quando haviam já desistido da espera e rumavam também eles a Surat, encontraram no caminho os seus aliados, que, acabados de deixar o porto guzerate, desciam agora a costa em direcção a Goa. Depois de deliberações conjuntas, decidiu-se seguirem todos outra vez para Surat, para se abastecerem melhor para a jornada a Goa. Regressaram assim ao porto mogol, donde voltaram a partir a 2 de Dezembro, chegando à barra da capital do Estado da Índia a 12 do mesmo mês<sup>285</sup>.

Dezembro era já tarde para interceptar o *Trindade* e a *S. Tomé*, chegados em segurança a Goa antes. O galeão, como vinha para ficar, havia-se recolhido ao rio, enquanto a nau ficara a carregar no surgidouro da barra, sob a protecção do Forte da Aguada. Este, mais uma vez, mostrou a sua utilidade – os norte-

---

Batávia, 13/11/1622, carta de Thomas Rastell, William Biddulph, Giles James e Nicholas Bangham para presidente e conselho em Batávia, 10/12/1622, in *ibidem*, pp. 130-131, 131-132, 144-145 e 164-167; JPC, vol. I, pp. 758-760, vol. VII, pp. 1040-1041; GM, vol. I, p. 126.

<sup>284</sup> O *Dragon's Claw* naufragou no caminho, mas sem perda de gente. Foi enquanto assistiam e evacuavam o navio que os ingleses perderam contacto com os holandeses.

<sup>285</sup> Um dos navios ingleses, o *Diamond*, ficou ainda em Surate, só se juntando mais tarde ao resto da esquadra em Goa.

europeus, nos seus cerca de três meses estadia na barra, nunca tentaram nada contra a nau ancorada, como, quinze anos antes, van Caerden também não tentara nada contra as naus de D. Jerónimo Coutinho, fundeadas no mesmo lugar. Poucos dias depois de chegarem, porém, perseguiram e fizeram encalhar perto de Mormugão um patacho português de 200 tonéis, vindo de sul com mais dois patachos e de uma galeota “da China”, que aportaram em segurança. Foi o único dano directo sofrido pela navegação portuguesa durante todo o bloqueio, mas o navio foi evacuado e incendiado antes de os atacantes o poderem alcançar<sup>286</sup>.

Enquanto tudo isto se passava, aproximava-se de Goa nada menos que o Vice-Rei e boa parte do pessoal sobrevivente das três naus perdidas na costa oriental africana, integrados agora numa flotilha de navios pequenos vindos do sul<sup>287</sup>. De facto, em Moçambique, D. Francisco da Gama, preocupado com a situação no Golfo Pérsico, que sabia grave, optara por enviar para lá o galeão *Salvador*, apesar de se tratar do único navio de alto bordo que lhe restava<sup>288</sup>. Fretara, em seguida, uma galeota e três ou quatro patachos de particulares que se encontravam no porto para seguir para a Índia, para onde partiu a 26 de Agosto<sup>289</sup>. Escolheu rumar, não a Goa, mas a Cochim, com medo de se reencontrar desprotegido com a esquadra anglo-holandesa na barra do Mandovi. Dois dos patachos desgarraram-se dos outros no caminho, indo parar

---

<sup>286</sup> Cf. EFI 1622-1623, pp. 1-7; carta de Michael Green e Alexander Ball para presidente em Batávia, 27/12/1622, carta de Michael Green para presidente em Surate, 28/12/1622, in ibidem, pp. 173-174, 174-175; carta de D. Francisco da Gama para Rei, 5/1/1623, in DRI, vol. IX, pp. 125-127.

<sup>287</sup> Sobre a viagem de D. Francisco da Gama até Goa, cf. cartas de D. Francisco da Gama para Rei, 28/1/1623, 5/1/1623, 5/1/1623, 5/1/1623, 8/1/1623, 8/1/1623, in DRI, vol. IX, pp. 117-119, 119-120, 123-125, 125-127, 143-145, 145-147; Jerónimo Lobo, op. cit., pp. 184-216.

<sup>288</sup> Foi uma iniciativa inútil, pois, quando o galeão chegou, Ormuz já caíra há meses nas mãos dos persas, ajudados por ingleses, recolhendo por isso o navio à ainda portuguesa Mascate.

<sup>289</sup> O Vice-Rei seguiu na galeota, com 28 marinheiros e 30 soldados e, segundo disse, “com tão incomodo gasalhado que sempre vim ao sol e ao sereno”; carta de D. Francisco da Gama para Rei, 28/1/1623, in ibidem, vol. IX, pp. 117-119. Uma quantia indeterminada de gente das três naus perdidas tinha-se embarcado no galeão despachado para o Golfo e outra – não se sabe quanta – havia ficado a reforçar Moçambique. Mesmo assim, os patachos, que eram maiores que a galeota, devem ter vindo apinhados no limite da sua capacidade. Isto porque só a nau capitânia, ao perder-se, levava cerca de 700 pessoas, das quais a maior parte se salvou; se lhes juntarmos as cerca de 120 que se escapara da *S. José* e o número desconhecido dos sobreviventes da *S. Carlos*, provavelmente algumas centenas, temos que, mesmo com os reforços dados ao galeão e a Moçambique, havia ainda bastante gente para levar para a Índia.



um a Ceilão, outro a Coullão. O Vice-Rei chegou com os restantes a Cochim a 11 de Outubro.

De Goa, o Governador cessante enviou-lhe catorze navios de remo de guerra para o escoltarem até à capital, a que se juntaram mais sete fretados por particulares para o efeito<sup>290</sup>. No caminho, defronte de Onor, no Canará, D. Francisco da Gama foi informado da presença da esquadra de Dedel na barra da capital. Decidiu, mesmo assim, prosseguir e, a 17 de Dezembro entrou na barra à vista do inimigo, com a armada engrossada por uma cáfila de mais de cem embarcações mercantes que se lhe juntara e mais sete navios de remo de guerra mandados de Goa<sup>291</sup>. O Vice-Rei dividiu a flotilha em três contingentes: um de dianteira e um de retaguarda, compostos apenas por navios de guerra, e um intermédio, com alguns navios de guerra, entre os quais o seu, e “a mais chusma de navios chatins e de cafila”<sup>292</sup>. Segundo Jerónimo Lobo, na barra, ao dobrar o morro de Nossa Senhora do Cabo, saía deste “huma ponta de baxio muito ao mar, [e] pera a salvarmos ouve toda a Armada de dar grande volta e ficar bem a tiro de pessa dos imigos”<sup>293</sup>. Tal, porém, não impediu que se passasse por eles sem se sofrer perdas algumas, não sendo sequer claro se a esquadra anglo-holandesa chegou a disparar a artilharia<sup>294</sup>.

---

<sup>290</sup> Os navios dos particulares eram de certeza simples embarcações mercantes. O apresto dos navios enviados pelo Governador teve de ser pago com os fundos do capital de socorro enviado na *S. Tomé*, no que se violou ordens régias. Onze deles eram “sanguiceis”, sendo apenas três definidos como sendo “de armada”. É de presumir que, com isto, se queria apenas dizer que seriam de maior porte, pois os onze sanguiceis, antes de enviados a Cochim, tinham precisamente servido de armada de escolta a uma cáfila trazida do Norte para Goa. Sendo maiores que sanguiceis, é claro, porém, que não só não eram de certeza navios de alto bordo, como não teriam sequer o porte de galés, pois o D. Francisco da Gama lamentou não poder entrar em Goa numa galé, como entendia que era pedido pela importância do seu cargo. Cf. carta de D. Francisco da Gama para Rei, 5/1/1623, in DRI, vol. IX, pp. 119-120.

<sup>291</sup> D. Francisco da Gama menciona as “mais de cem embarcações de cáfila que se me ajuntarão polla costa”. Cf. carta de Vice-Rei D. Francisco da Gama para Rei, 5/1/1623, in ibidem, vol. IX, pp. 119-120. Uma fonte inglesa diz que o Vice-Rei chegou a Goa “with gallies and galliots and friggets som 160 or 170 sayles”; EFI 1622-1623, pp. 1-5.

<sup>292</sup> Jerónimo Lobo, op. cit., p. 215.

<sup>293</sup> Ibidem, p. 215.

<sup>294</sup> D. Francisco da Gama garante ter franqueado a barra sob fogo inimigo, que Lobo não refere; a ter havido, de facto, disparos, foram inconsequentes. Cf. carta de D. Francisco da Gama para Rei, 5/1/1623, in DRI, vol. IX, pp. 119-120.

#### 5.2.4. O bloqueio de Goa<sup>295</sup>

A chegada do Vice-Rei, tensa mas sem incidentes, deu ideia de como iria decorrer o bloqueio nos meses seguintes, durante os quais holandeses, ingleses e portugueses se limitaram a observar-se mutuamente, sem nunca se combaterem. Tal como antes as esquadras holandesas de 1604-1608, os norte-europeus acharam tanto a terra como o surgidouro da Aguada demasiado bem defendidos para arriscarem um ataque. Por outro lado, as suas embarcações de alto bordo, tão eficazes contra navios do mesmo tipo, revelaram-se impotentes para travarem os movimentos dos navios pequenos do inimigo, capazes de entrarem e saírem da barra colados à costa e portanto fora do seu alcance. Não foi apenas a cáfila improvisada que veio com o Vice-Rei a passar-lhes impune diante dos olhos. Depois de chegar, D. Francisco da Gama enviou armadas de navios pequenos de remo levar e trazer cáfilas ao norte, ao Canará e ao Malabar, sem que a gente de Dedel pudesse fazer nada para o impedir.

Estava, porém, fora de causa fazer o mesmo com a nau da Carreira. E, depois do que aconteceu com o patacho varado na costa, não se julgou também prudente tentar a sorte com este tipo de navios – outros patachos vindos de sul<sup>296</sup> foram mandados recolher aos portos do Canará e, para a viagem anual a Moçambique, mandaram-se galeotas em vez dos patachos do costume.

Quando o Vice-Rei chegou a Goa, tinha ao seu dispor 21 pequenos navios de guerra de remos, além dos catorze que o tinham ido buscar. O primeiro grupo chegara à capital com a esquadra de Dedel, que vinha seguindo desde Damão, aonde fora enviado vigiar os movimentos de ingleses e holandeses. A maior parte destes navios depois foram enviados ao sul e ao

---

<sup>295</sup> Sobre o bloqueio de Goa, cf. EFI 1622-1623, pp. 1-7; carta de Michael Green e Alexander Ball para presidente em Batávia, 27/12/1622, cartas de Michael Green para presidente em Surate, 28/12/1622 e Março de 1623, in *ibidem*, pp. 173-174, 174-175 e 214-215; GM, vol. I, pp. 126 e 129-130; cartas de D. Francisco da Gama para Rei, 15/3/1623, 5/1/1623, 5/1/1623, 28/12/1622, 2/1/1623, 8/1/1623, 8/1/1623, 8/1/1623, 15/3/1623, 20/3/1623, 15/3/1623, 15/3/1623, 15/3/1623, 20/3/1623, 26/1/1623, in DRI, vol. IX, pp. 15, 123-125, 125-127, 141-142, 142-143, 143-145, 145-147, 147, 169-170, 170-171, 176-177, 183, 196-197, 224-225, 232-236; ACE, vol. I, pp. 141-147.

<sup>296</sup> Entre eles, um dos que viera com o Vice-Rei de Moçambique e fora parar a Ceilão.

norte escoltar as cáfilas. Na barra mantiveram-se seis ou sete, reforçados com mais cinco ou seis novos, adquiridos entretanto.

As forças navais estacionadas na capital do Estado da Índia não se ficavam, contudo, por aqui. Havia ainda três navios de remo de maior porte, galés, e cinco galeões. D. Francisco da Gama disse das galés que estavam “velhas mal aparelhadas e pior chusmadas”<sup>297</sup> e, se uma ainda foi enviada ao Canará, as outras duas acabaram por não ser consideradas sequer aptas para a defesa da barra e retiradas de lá. Quanto aos galeões, apenas um, o recém-chegado *Trindade*, se encontrava em condições de combater, pois era o único convenientemente artilhado, com 26 peças. Outro, o *S. João*, chegado de Portugal no ano anterior, não dispunha da artilharia suficiente e o Vice-Rei garantiu que não havia em Goa peças disponíveis para reforçá-lo. O estado destes dois galeões vindos da Europa não seria, além disso, o melhor.

Piores estavam ainda os outros três, construídos na Índia (dois em Baçaim e um em Damão). Como não tinham ainda conseguido pô-los em condições de entrarem ao serviço, encontravam-se desaparelhados de todo, sem mastros, vergas, nem enxárcias (não eram, porém, aquisições recentes, pois todos tinham já tido o casco forrado para impedi-lo de apodrecer, alguns mais que uma vez). Acresce que, sendo de maior porte, se, porventura, tivesse havido meios para artilhá-los e aparelhá-los, isso precisaria de ser feito a alguma distância da costa, já fora da protecção das fortalezas. Com ingleses e holandeses à espreita, tal estava, obviamente, fora de questão.

Temos, portanto, que, ao contrário de Aires de Saldanha em 1604 e de D. Aleixo de Meneses em 1607 e 1608, D. Francisco da Gama dispunha de uma armada de alto bordo para enfrentar o inimigo que se viera postar diante da barra – mas o péssimo estado dessa armada tornou-a na prática inoperante. Mesmo assim, pouco depois de chegar, ainda entretinha veleidades de atacar a esquadra de Dedel. A 23 de Dezembro, propôs a realização de um ataque ao Conselho de Estado, o qual concordou, invocando a necessidade de manter o

---

<sup>297</sup> Carta de D. Francisco da Gama para Rei, 5/1/1623, in DRI, vol. IX, pp. 123-125.

“credito e reputação” do Estado da Índia e de desencorajar bloqueios futuros<sup>298</sup>. Os conselheiros ficaram encarregados de estudar o modo de levar a cabo o ataque e apresentarem propostas. A falta de meios, porém, não deixou que tais veleidades tivessem quaisquer consequências.

A impotência portuguesa diante dos navios de alto bordo norte-europeus teve efeitos mais graves que em 1604-1608, pois desta vez a esquadra inimiga não se limitou a humilhar a reputação do Estado, passando uns poucos dias na barra da sua capital como as suas antecessoras. Quando partira de Surate, havia-se já decidido que ficaria defronte de Goa o tempo necessário para impedir a partida de naus para Portugal em 1623 na época habitual, isto é até Março (não se podendo partir até então, só se poderia largar no fim do ano, devido ao calendário das monções)<sup>299</sup>. Assim se fez e, durante todo o bloqueio, a *S. Tomé*, embora sempre bem defendida pelo forte da Aguada, não pôde sequer carregar, pois, pelo seu grande porte, só tinha calado para embarcar carga afastada da costa e fora do alcance dos canhões da praça<sup>300</sup>.

A 17 de Março de 1623, a nau foi retirada de debaixo da fortaleza e levada para junto dos galeões no rio. Isto equivalia a reconhecer a impossibilidade definitiva de fazê-la partir na época habitual. Assim, dois dias depois, a esquadra de Dedel, já sem nada que fazer, retirou da barra, depois de mais de três meses de bloqueio. Seguiu para a ilha vizinha de Angediva, onde ainda esteve onze dias, largando depois de vez para sul.

Quando viram os norte-europeus zarparem, os portugueses temeram com razão que se dirigissem à costa oriental africana para invernaem, emboscarem lá a armada esperada esse ano de Portugal e depois voltarem novamente a Goa para renovarem o bloqueio, repetindo as suas acções do ano anterior. A bordo da esquadra, considerou-se de facto essa possibilidade, que, como já vimos, constava das suas instruções originais. Havia, porém, uma dificuldade óbvia,

---

<sup>298</sup> Cf. ACE, vol. I, pp. 141-143.

<sup>299</sup> Cf. carta de Thomas Rastell, Giles James e Nicholas Bangham para Masulipatão, 9/1/1623, in EFI 1622-1623, pp. 182-183.

<sup>300</sup> Aos seis navios chegados a Goa 12 de Dezembro, juntaram-se depois o *Diamond*, que ficara em Surate, e chegou acompanhado de mais dois navios ingleses, o *Discovery*, que seguiu em Janeiro para Batávia, e o *Rose*, que voltou a Surate para ir buscar mais provisões. No princípio de Janeiro, a esquadra foi também reforçada por mais dois navios holandeses.

que não fora levada em conta por quem redigira as instruções: se se tinha de bloquear a barra até à altura em que já não fosse mais possível às naus portuguesas rumarem depois a sul pela rota do Cabo, isso tornava muito difícil aos bloqueantes, findo o bloqueio, tomarem o mesmo rumo, como precisavam de fazer para chegarem à costa oriental africana. Considerou-se na esquadra que a única maneira de o conseguir seria seguir pelo leste de Madagáscar, virando depois para norte para subir o Canal de Moçambique<sup>301</sup>. As dificuldades de tal viagem devem ter parecido óbvias e, face à recusa dos holandeses em irem invernar em alternativa ao Golfo Pérsico, como os ingleses sugeriram, optou-se antes pelo regresso a Batávia.

Na viagem até Batávia, que decorreu sem incidentes, a esquadra fez ainda duas escalas rápidas no Malabar: uma em Cananor, para se abastecer de provisões, na sequência de um convite recebido aquando do bloqueio; outra perto de Calecute, provavelmente em busca de uma entrevista com o Samorim que não parece ter acontecido<sup>302</sup>.

No tocante a contactos mantidos com estados indianos, é de referir ainda que em Março, em Goa, o comandante inglês escrevera para Surate relatando como se recebera muitas cartas do Sultão de Bijapur a propor uma aliança contra portugueses a a comprometer-se a cercar a cidade por terra se os norte-europeus a continuassem a cercar por mar. Pedira-lhes que lhe mandassem um enviado para discutir o assunto, mas optou-se somente por lhe responder educadamente, porque interessava manter a sua amizade para quando houvesse condições para corresponder aos seus desejos. Naquele momento, com o bloqueio prestes a terminar, não as havia<sup>303</sup>.

Por sorte, o Vice-Rei, em Cochim, antes ainda de saber do bloqueio, adquirira uma naveta para enviar ao reino com pimenta, na ideia de compensar no possível a perda das suas três naus em Moçambique. Com a esquadra de Dedel em Goa, esta naveta pôde partir imperturbada de Cochim para Portugal a

---

<sup>301</sup> Cf. carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, in *ibidem*, pp. 130-131.

<sup>302</sup> Cf. EFI 1622-1623, pp. 1-7.

<sup>303</sup> Cf. carta de Michael Green para presidente em Surate, Março de 1623, in EFI 1622-1623, pp. 214-215.

4 de Fevereiro, com 2 000 quintais de pimenta e mais fazenda. Já findo o bloqueio, foi também enviado de volta ao reino o patacho *S. Pedro*, o único dos dois patachos mandados em 1622 de Portugal que havia chegado à Índia (como embarcação ligeira que era, ser-lhe-ia mais fácil fazer a viagem sem o favor da monção). Ambos os navios chegaram em segurança a Portugal<sup>304</sup>.

Apesar dos danos quase nulos infligidos à navegação portuguesa (um patacho encalhado, mas evacuado a tempo) e da circunvenção parcial do bloqueio pela naveta de Cochim e pelos muitos navios pequenos que continuaram a franquear livremente a barra de Goa, não se deve desvalorizar o impacto da estadia de Dedel diante da capital do Estado da Índia. Só na intangível e sempre importante área da “reputação”, como então se dizia, a sua simples permanência no local durante mais de três meses constituiu uma forte humilhação – sobretudo perante a notória incapacidade dos portugueses de fazer o que quer que fosse para a contrariar, privados que estavam de uma armada operacional de alto bordo.

Mais grave ainda que os abalos no prestígio, foi, porém, o impedimento do regresso da *S. Tomé* a Portugal. Era a primeira vez que os “inimigos da Europa” barravam a partida para o reino de um navio da Carreira e, se a nau tivesse tido companheiras para o retorno, teria sido uma armada inteira a ficar retida. Os ingleses haviam já bloqueado a barra de Lisboa em 1598 e os holandeses em 1606, cancelando a partida para a Índia das armadas desses anos. Goa, contudo, não sofrera ainda tal sorte. Tanto van der Hagen em 1604, como van Caerden em 1607 e Verhoeff em 1608, tinham ficado apenas umas poucas semanas na barra e nas redondezas. O primeiro e o último chegaram lá em Setembro e van Caerden em Outubro. Como a passagem pela costa ocidental indiana era para os três um desvio na viagem para a Insulíndia, estava fora de questão manterem-se lá até Março.

---

<sup>304</sup> Cf. cartas de D. Francisco da Gama para Rei, 8/12/1622, 18/3/1623, 20/3/1623, in DRI, vol. IX, pp. 135-136, 176 e 213-214; ACE, vol. I, pp. 150-152.

A esquadra anglo-holandesa distinguiu-se assim das suas predecessoras pela capacidade evidenciada de bloquear duradouramente o porto de Goa, pelo menos no tocante a navios de alto bordo. Isto constituía uma grave ameaça adicional ao funcionamento da Carreira da Índia. Dedel, com a sua acção em Moçambique, provocara já a perda de três navios da Carreira. Igualara assim a mais bem sucedida das esquadras anteriores nesse capítulo – a de Verhoeff, responsável também por três perdas. Se somarmos ao feito a retenção forçada da *S. Tomé* em Goa, temos que nunca antes uma só esquadra conseguira infligir tantos danos juntos à Carreira.

Acresce que um bloqueio, embora menos espectacular que uma acção de captura, era também uma actividade menos incerta e de resultados mais seguros. Em 1604, 1607, 1608 e 1622, as quatro esquadras que foram a Moçambique e Goa em busca das naus partidas de Portugal procederam, grosso modo, da mesma maneira. No entanto, embora fizessem todas basicamente o mesmo, os resultados obtidos foram bastante diferentes: as de 1608 e 1622 podem ter causado a destruição de três navios da Carreira cada uma, mas a de 1604 não destruiu nem sequer avistou navio da Carreira algum, enquanto a de 1607 tomou um, mas deixou escapar quatro. Um bloqueio não estava, em princípio, sujeito a estas oscilações da ventura, pois a fraqueza das armadas de alto bordo portuguesas garantia que, com uma esquadra na barra de Goa, não havia maneira de mandar naus de lá para Portugal nas alturas devidas. Encontrar e capturar as naus portuguesas a caminho da Índia era difícil de fazer, mas impedi-las de voltar à Europa não.

Dedel pôde bloquear Goa porque estava livre dos constrangimentos de calendário que haviam tolhido os seus predecessores. E estava-o porque a esquadra que lhe fora confiada se destinava em exclusivo a infligir todos os danos possíveis à Carreira. Não era, como as outras, uma força naval mandada à Insulíndia a que se pedia para parar uns meses no Índico Ocidental para atacar as naus da Índia. Até 1621, a V.O.C. não pudera nunca enviar uma expedição militar de vulto a oeste do Cabo Comorim. Quando sentira necessidade de operar na zona, em 1604-1608, fizera passar por lá três grandes

esquadras destinadas ao Arquipélago, um arranjo pouco prático que não teve depois continuidade. O aumento dos seus efectivos navais<sup>305</sup>, por um lado, e a aliança com a E.I.C., por outro, vieram mudar isto – em parceria com a companhia inglesa, pôde destacar para a região uma força naval de monta que se demorou lá mais de um ano, com os resultados que vimos.

Por tudo isto, não há dúvida de que a Carreira poderia ter sofrido muito se a expedição se tivesse repetido nos anos seguintes. Felizmente para os portugueses, não se repetiu. As discussões em Batávia sobre o envio de uma segunda esquadra conjunta a Goa começaram quando a primeira ainda não voltara, em Março de 1623, e prolongaram-se durante meses, acabando por se cancelar o projecto devido à oposição inglesa<sup>306</sup>. Não se cumpriu assim o propósito de enviar outra esquadra à costa ocidental indiana em 1623. As conversações continuaram no ano seguinte, mas sem resultados nenhuns<sup>307</sup>. O famoso “massacre” de Amboíno de 1623, em que alguns ingleses foram executados pela V.O.C., não ajudou a compor as relações entre as duas companhias, cuja aliança não durou muito mais tempo. A expedição de Dedel terminou, portanto, por ser a primeira e última do seu género.

---

<sup>305</sup> Cf. JPC, vol. IV, p. 590.

<sup>306</sup> A E.I.C. acabou por fundamentar a sua recusa em três razões: a alegada má conduta de Dedel durante a primeira expedição; o alegado egoísmo da V.O.C. neste tipo de empresas, que a faria pôr sempre o seu interesse próprio à frente do benefício comum das duas companhias; a natureza ofensiva de tais operações, que contradiriam os termos do tratado de aliança, que preconizavam uma aliança militar puramente defensiva. Terá comunicado ainda não estar disposta a voltar atrás até ser indemnizada dos danos que alegadamente sofrera em resultado da conduta de Dedel e também até ter visto restaurados os privilégios que lhe tinham sido conferidos pelo tratado de aliança. A má conduta de que Dedel foi acusado prendia-se com o facto de ter dividido a esquadra. Tratava-se de certeza de uma referência ao envio de dois dos navios holandeses ao Mar Vermelho, assim como à separação dos ingleses na travessia das Comoros até à costa ocidental indiana, após a qual os holandeses não teriam procurado reencontrá-los no local combinado. Este tipo de comportamento exemplifica aparentemente o egoísmo generalizado imputado à V.O.C. pela E.I.C. e apresentado por ela como segunda razão para recusar uma segunda expedição. A terceira razão que deu para a recusa é bastante interessante, pois reflecte o que parece ter sido uma diferença frequente entre as duas companhias – a tendência para a V.O.C. tomar uma atitude mais ofensiva em relação ao Estado da Índia, que contrastava com a preferência normal da E.I.C. por posições mais defensivas. Cf. carta de Presidente Brockedon e de Conselho para Companhia, 14/12/1623, in EFI 1622-1623, pp. 334-339; GM, vol. I, pp. 142-143.

<sup>307</sup> Em Outubro de 1624, as duas companhias ainda discutiam, inconclusivamente, a possibilidade de retomarem a aliança e as operações conjuntas. CF. DRB 1624-1629, pp. 89-90.



É evidente que, em vez de uma esquadra conjunta, a V.O.C. podia ter aprestado sozinha uma força naval própria para mandar à costa ocidental indiana, mas escolheu não o fazer. A expedição de 1622-1623 acabou assim por ficar na história como uma iniciativa tão passageira como as três expedições de 1604-1608. Tal como elas, não teve continuidade e, mais uma vez, por causa do lugar ainda secundário do Índico Ocidental nas prioridades da companhia holandesa.

Vimos já que, na segunda década do século XVII, a V.O.C. havia optado por concentrar recursos na consolidação da sua posição no Arquipélago, deixando cair as veleidades de criar uma frente contra o Estado da Índia na zona onde ele era mais forte, a oeste de Ceilão. Na década de 1620, sem nunca descurar o Arquipélago, investiu a fundo na conquista do mercado chinês, instalando-se primeiro nas ilhas de Pescadores e depois em Taiwan<sup>308</sup>. A iniciativa teve um êxito reduzido, mas, até à década seguinte, limitou a capacidade da companhia de intervir militarmente em regiões como a costa ocidental indiana, sobretudo depois que deixou de contar com o apoio inglês. A intercepção e bloqueio das naus da Índia era uma operação militar dispendiosa, que requeria a mobilização de uma esquadra numerosa durante um período de tempo prolongado. Como as capturas e os seus lucros, para mais, eram sempre incertos, não havia qualquer garantia de que os proventos da empresa pudessem aliviar notoriamente os seus custos. Em 1622 não aliviaram, levando o Governador-Geral Coen a afirmar que a expedição valera pelos danos infligidos ao inimigo, não pelos lucros obtidos<sup>309</sup>. Sem a ajuda inglesa e com a atenção e o grosso dos navios concentrados no Arquipélago e no Extremo Oriente, a V.O.C. não se mostrou disponível para repetir a experiência nos anos seguintes.

Os holandeses continuaram a frequentar a costa ocidental indiana, sim, mas por causa do comércio com Surate, regularizado desde 1620. No resto da

---

<sup>308</sup> Cf. Leonard Blussé, George Winus, "The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da Índia", in George Winus, *Studies on Portuguese Ásia, 1495-1689*, Aldershot, 2001, artigo IV, pp. 79-81; Femme S. Gastra, *De Geschiedenis van de V.O.C.*, 4ª edição, Zutphen, 2002, p. 56.

<sup>309</sup> Cf. JPC, vol. IV, p. 590.

década, entre quatro a nove navios foram lá todos os anos – o que mostra que, no Índico Ocidental, os rendimentos do comércio eram bastante mais seguros para a Companhia do que os do curso organizado<sup>310</sup>. É evidente que estes navios tinham toda a liberdade para atacar as embarcações portuguesas que encontrassem nas suas expedições mercantis. Mas não representavam claramente uma ameaça importante para as naus da Carreira, pois não há notícia de nenhum as ter atacado. Mesmo que um ou outro o haja feito sem nós sabermos, não provocou perda alguma. Seria preciso esperar pela década de 30 para ver a Carreira sujeita de novo à ameaça do curso da V.O.C. E essa ameaça só se tornará efectiva e preocupante depois de 1636.

### 5.3. 1625: a perda da *Conceição*

A nossa história conclui-se com a perda em 1625 da *Conceição*, em resultado de mais um encontro accidental em Santa Helena<sup>311</sup>. Tratava-se de um navio partido de Lisboa para a Índia em 1623 que invernou à ida em Moçambique e partiu assim um ano atrasado de volta a Portugal. Seguiu viagem na companhia da *S. Francisco Xavier*, como ela da armada de 1623 e internada em Moçambique à ida; acompanharam-na ainda três navios vindos do reino em 1624 que intentaram o regresso em 1625.

Ao dobrar o Cabo, uma violenta tempestade deixou a *Conceição* a meter água em abundância. Dado o perigo evidente da situação, os navios que a acompanhavam concordaram em seguir com ela para Santa Helena, apesar das escalas lá estarem proibidas. Encontraram a ilha deserta, mas não se conseguiu concertar a nau danificada em tempo útil. Para não atrasar mais as outras embarcações, optou-se, assim, por deixá-la sozinha em reparações.

Alguns dias após a partida dos navios restantes portugueses, aportou à ilha o *Hollandia*, um navio da V.O.C. Os holandeses apressaram-se a exigir a

---

<sup>310</sup> Cf. H.W. van Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*, Leiden, 1982, pp. 28 e 214.

<sup>311</sup> Sobre este evento, cf. C.R. Boxer, "On a Portuguese Carrack's Bill of Lading in 1625", in *From Lisbon to Goa, 1500-1750*, Londres, 1984, artigo VII.

rendição e a entrega da nau. Perante a recusa portuguesa, passaram rapidamente ao ataque. O assalto, porém, falhou, graças, em parte, à ajuda de uma posição de artilharia instalada em terra pela gente da *Conceição*. Os holandeses não só não conseguiram tomar a nau, como não puderam desembarcar, sendo forçados a prosseguir viagem sem terem feito aguada. A *Conceição* ficou, contudo, definitivamente inutilizada em resultado do combate.

Face à impossibilidade de recuperar a nau, optou-se por mandar pedir ajuda ao Brasil numa pequena embarcação improvisada. Para sorte sua, chegou a Salvador da Baía numa altura providencial, pouco depois da reconquista da cidade aos holandeses por uma grande armada luso-castelhana, em 1625. Pôde-se assim destacar dois galeões castelhanos e algumas embarcações de pequeno porte para irem buscar a gente e a carga da *Conceição* a Santa Helena.

Antes da chegada do contingente de socorro enviado da Baía, teve-se, em Santa Helena, de repelir um novo ataque inimigo, desta vez de três navios da V.O.C. e de um inglês. Os norte-europeus começaram por exigir a entrega da carga da nau inutilizada; perante a recusa dos portugueses, bombardearam as suas posições em terra e tentaram sem sucesso desembarcar. No fim, tiveram, como a gente do *Hollandia* antes deles, de retirar, bastante maltratados pela artilharia lusa.

Houve mais um navio holandês a encontrar-se com estes portugueses em Santa Helena. No princípio de 1626, alguns dias depois de chegar à ilha o socorro da Baía, foi avistado a aproximar-se um navio da V.O.C., o *Middelburg*. Os galeões castelhanos lançaram-se de imediato em sua perseguição, a qual tiveram de abandonar, depois de um duro combate. O navio fugitivo, que escapou em muito mau estado, acabou de certeza por naufragar depois, pois nunca chegou à Holanda e não se soube mais nada dele. Quanto à gente e a carga da *Conceição*, foram levados para o Brasil e daí enviados para Portugal.

#### 5.4. Os efeitos dos ataques anglo-holandeses em contexto: as armadas de 1619-1624

Podemos assim concluir que, quanto a ataques holandeses a navios da Carreira, 1622, com as suas quatro perdas, foi um mau ano, mas também um ano excepcional. Havia-se estado antes catorze anos sem ataques organizados às naus da Índia e, depois de 1623, foi isso que voltou a acontecer durante bastante tempo.

A excepcionalidade dos acontecimentos de 1622-23 é atestada pela análise do movimento da Carreira nos anos entre 1619 e 1624. Tratou-se de um período anómalo em que, como em 1605-1608, a Coroa investiu muito no reforço do poder naval do Estado da Índia através do envio de várias armadas de socorro ao Oriente. Como em 1606, 1607 e 1608, o despacho de reforços coincidiu, em 1622, com a organização de uma expedição de corso dirigida expressamente contra as naus da Índia. Mas, como em 1605-1608, não foi ela a razão principal para os resultados decepcionantes da Carreira no período, que comprometeram seriamente o forte investimento feito para melhorar a sua situação e a do Estado da Índia.

Em 1619, para além de uma armada regular de quatro naus, partiu para Oriente uma armada extraordinária de socorro, a primeira do género desde 1608. Comandada por Rui Freire de Andrade, compunha-se de dois galeões e três urcas e destinava-se a Ormuz (descrevemos no capítulo anterior o encontro do galeão capitânia desta armada, o *S. Pedro*, com um navio holandês no Cabo). Uma das urcas invernou em Mombaça e os dois galeões e outra urca em Moçambique. A urca restante perdeu-se entre Moçambique e Mombaça<sup>312</sup>. Em

---

<sup>312</sup> Duas das urcas, pelo menos, devem ter chegado ao Índico a tempo de não perderem a monção, mas tinham ordens para esperarem em Moçambique pelo galeão do Capitão-Mor e de seguirem para Mombaça para invernarem se ele não chegasse à dita Moçambique até 16 de Setembro. Foi o que fizeram, mas, no caminho para Mombaça, uma delas naufragou, tendo a outra voltado a Moçambique, onde encontrou já o Capitão-Mor, chegado a 18 de Setembro. O outro galeão chegara antes a Moçambique, mas com o leme seriamente danificado, uma avaria que durou meses a concertar. Por fim, a urca que invernou em Mombaça esteve antes encalhada na costa de Madagáscar durante 40 dias, donde foi salva graças aos esforços do capitão e dos casados da mesma Mombaça.

Março de 1620, os navios internados em Moçambique retomaram viagem, juntando-se-lhes em Mombaça a urca que ficara lá. Em Junho, a armada chegou assim finalmente a Ormuz, um ano atrasada e com um navio a menos.

A viagem da armada regular, por sua vez, também não correu muito bem, pois apenas duas das suas quatro naus chegaram a tempo à Índia. Das outras, uma arribou a Lisboa e uma internou em Moçambique. Como é evidente, apenas puderam voltar para a Europa na época esperada as duas naus chegadas a tempo, a *St.<sup>a</sup> Teresa* e a *Boa Nova*. Ambas concluíram com sucesso a viagem de regresso.

Em 1620, a armada regular não teve a companhia do que se possa chamar uma verdadeira armada de socorro. Mas é de notar que, nesse ano, partiram, a par dela, quatro navios pequenos para o Índico (como já vimos no capítulo anterior). Dois logo no princípio do ano, um para avisar Ormuz e outro Malaca de possíveis más intenções dos “inimigos de Europa” (Moçambique foi também avisada, pois pelo menos um deles parou lá para “[deixar] as cartas”); o que ia para Malaca perdeu-se antes de chegar ao destino. Mais tarde, em Março, seguiram mais dois, com reforços para Moçambique, “para o benefício das minas de Manamotapa”; também só um deles conseguiu concluir a viagem com sucesso.

Quanto à armada regular, de quatro naus, apenas uma, a *Penha de França*, chegou nesse ano à Índia, já em Dezembro, com grande perda de gente<sup>313</sup>. Das outras, uma arribou, uma segunda, a *Paraíso*, internou em Mombaça, e a terceira perdeu-se na mesma Mombaça. Para a Europa, assim, puderam partir apenas, para além da única nau chegada a tempo, a *Penha de*

---

<sup>313</sup> Aportou a 11 de Dezembro a Cochim, sinal de que deve ter vindo “por fora”, como se dizia, de Madagáscar, evitando o Canal de Moçambique e a escala na ilha do mesmo nome. Era o que costumavam fazer as naus que passavam o Cabo tarde, mas não desistiam de chegar à Índia dentro do calendário previsto. Normalmente, vinham aportar a Cochim ou a outro porto do Malabar, não a Goa. A rota “por fora” era uma opção arriscada, pois obrigava a prescindir de qualquer escala, depois de uma viagem que o atraso em passar o Cabo já fizera longa. Podia assim adoecer e morrer muita gente a bordo, como foi o caso desta *Penha de França*, que chegou “com quazi toda a gente de guerra morta e muita da navegação”, tendo de ser equipada com pessoal fresco de terra para completar depois a viagem até Goa.

*França*, uma nau construída na Índia, a *Conceição*<sup>314</sup>. A primeira regressou bem, mas a segunda foi incendiada por corsários norte-africanos no fim da viagem, perto da Ericeira<sup>315</sup>.

Em 1621, investiu-se a fundo numa armada de socorro de seis galeões, a par de uma armada regular com as quatro naus habituais, onde devia seguir D. Afonso de Noronha, o novo Vice-Rei. Os resultados foram desanimadores, pois as quatro naus e cinco dos seis galeões arribaram a Lisboa. O único galeão que conseguiu fazer a viagem, o *S. João*, começou por arribar com os outros, mas voltou depois disso a partir, agora com mais sucesso<sup>316</sup>.

Como nenhuma das naus da armada regular fez a viagem, partiram de Goa para Lisboa apenas uma nau feita na Índia, a *S. João Baptista*, e a *Paraíso*, que, como vimos em cima, partira de Portugal em 1620, invernara em Mombaça e vira assim o seu retorno atrasado um ano<sup>317</sup>. Conseguiu regressar em segurança, mas a *S. João Baptista*, como já vimos, deu à costa na zona do Cabo, no seguimento de danos sofridos num encontro com dois navios holandeses a caminho de Batávia.

Já sabemos o que sucedeu em 1622. Houve de novo uma armada regular de quatro naus e uma extraordinária, esta de apenas dois galeões<sup>318</sup>. A par delas, seguiram dois patachos, um dos quais ficou, por razões desconhecidas, no Brasil, donde voltou para ser capturado por corsários norte-africanos perto de Cadiz. Três das naus tiveram um destino semelhante, perdendo-se no seguimento do ataque anglo-holandês perto de Moçambique. Os dois galeões chegaram à Ásia em segurança, um ao Golfo Pérsico, outro a Goa, acompanhado da única nau sobrevivente, a *S. Tomé*.

---

<sup>314</sup> Substituiu a nau da armada partida em 1619 de Lisboa que havia invernado em Moçambique e chegado em 1620 à Índia, onde fora julgada incapaz de regressar.

<sup>315</sup> Tentou-se também enviar de volta o navio pequeno que fora avisar Ormuz e seguira depois para Goa, mas ele arribou.

<sup>316</sup> Outro galeão, o *S. Simão*, tentou fazer o mesmo, mas conseguiu apenas arribar uma segunda vez.

<sup>317</sup> A nau feita na Índia foi equipada com a gente da nau perdida em 1620 à ida, em Mombaça.

<sup>318</sup> Tratava-se do *Trindade* e do *S. Salvador*, dois dos cinco galeões arribados o ano passado. Não se sabe por que razão os outros três não seguiram também. De qualquer modo, lembre-se que, como vimos atrás, também a armada de socorro que fora impedida de partir em 1606 pelo bloqueio holandês, foi depois reduzida em 1607.

Como também já vimos, a única nau restante da armada regular viu-se impedida de voltar ao reino na altura habitual, pois a mesma esquadra anglo-holandesa que atacara as suas companheiras no canal de Moçambique bloqueou Goa de Dezembro de 1622 a Março de 1623, a época usual de partida para a torna-viagem. Quando o bloqueio foi levantado, era já demasiado tarde para tentar o regresso à Europa, que se guardou assim para o ano seguinte. Em seu lugar, para não cortar de todo a comunicação com Portugal nesse ano, seguiu, de Goa, o único dos patachos desse ano que chegara à Índia e, de Cochim, uma naveta.

Não devemos pensar que os infortúnios da armada de 1622 foram o que aconteceu de pior nesse ano ao Estado da Índia. Bastante mais grave foi a queda de Ormuz em Maio nas mãos dos persas, ajudados no cerco que lhe montaram pelos ingleses. A notícia chegou à metrópole no fim de 1622 e motivou a preparação de uma nova armada de socorro em 1623. Três galeões foram despachados para o Oriente em Março, ao lado de dois patachos e de uma armada regular de três naus. Prometeu-se, além disso, enviar oito galeões em Setembro, o que não chegou a ser feito.

Com as armadas expedidas em Março, as coisas, mais uma vez, estiveram longe de correr bem: só um galeão, o *S. André*<sup>319</sup>, chegou a tempo à Índia, tendo todos os outros navios invernado em Moçambique. O regresso ao reino foi assim assegurado apenas pela retardatária *S. Tomé*, retida o ano anterior pelo bloqueio anglo-holandês, como vimos, e retornada a Portugal em Setembro de 1624. Entretanto, em Moçambique, três dos navios lá invernados – a nau *St.<sup>a</sup> Isabel*, o galeão *S. Simão* e o patacho *S. Braz* – foram inutilizados por uma tempestade em Janeiro de 1624. Retomada a viagem, o outro patacho, o *N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> da Guia*, foi dar à costa na Arábia<sup>320</sup>, chegando a salvo a Goa apenas as duas naus e o galeão restantes.

Este período de envios repetidos de armadas de socorro, iniciado em 1619, chegou ao fim em 1624, com a partida para a Índia de um contingente de

---

<sup>319</sup> Também chamado por vezes *S. António*.

<sup>320</sup> Antes de chegar a Moçambique, este patacho fora capturado por um navio inglês na zona do Cabo e posteriormente solto.

cinco galeões, destinado a ficar. Ia acompanhado de uma armada regular de duas naus e de um galeão. As duas armadas estavam subordinadas ao mesmo capitão-mor, Nuno Álvares Botelho, contra o que era costume. Contra o que também era costume, a viagem deste ano decorreu exemplarmente: não só todos os navios chegaram bem e em bom tempo, como partiram e chegaram todos no mesmo dia. Ou seja, um contingente de oito navios mostrou-se capaz de fazer uma viagem inteira em conserva, contrariando os hábitos enraizados vigentes na Carreira. Parece que o último ano em que se teve de corresponder ao esforço de enviar simultaneamente uma armada regular e uma extraordinária ao Oriente foi o único em que se conseguiu fazer tudo bem.

Quanto ao regresso a Portugal, às duas naus e ao galeão encarregues de voltar, juntaram-se a *S. Francisco Xavier* e a *Conceição*, as duas naus invernadas em 1623-1624 em Moçambique cujo retorno se atrasara um ano. Ambas se perderam no caminho: a *S. Francisco Xavier*, à entrada de Lisboa; a *Conceição*, como vimos atrás, em Santa Helena, onde parara para reparações e onde foi definitivamente inutilizada por uns holandeses de passagem. Os três navios restantes chegaram sem problemas ao reino.

Cremos que este resumo basta para mostrar que os efeitos do corso holandês sobre a Carreira não devem ser sobrevalorizados. De 1619 a 1625, foi responsável pela perda de cinco naus e pela retenção na Índia doutra durante um ano. No mesmo período, perderam-se mais onze navios da Carreira, por razões a que os holandeses foram de todo alheios, como o foram às nove invernadas e às doze arribadas também ocorridas então<sup>321</sup>. Se quisermos ser rigorosos, podemos deixar por contabilizar os valores do grupo pouco importante dos navios pequenos, cujo alto número de perdas (cinco) pode ter um efeito distorcedor: ficaremos, nesse caso, com seis perdas, nove invernadas e onze arribadas sem “mão” holandesa por trás. Mesmo fazendo assim as contas, os navios que se perderam em resultado de ataques holandeses foram menos do que os que se perderam por outras causas. E, sobretudo, os holandeses não

---

<sup>321</sup> Nove invernadas e onze arribadas à ida, uma arribada à vinda.



contribuíram em nada para as altas percentagens de invernadas e arribadas sofridas pela Carreira nestes anos.

Analisámos em detalhe o movimento da Carreira neste período devido às suas semelhanças com o de 1605-1608, analisado atrás. Tratou-se, em ambos os casos, de épocas em que o envio de reforços consideráveis ao Estado da Índia através da Carreira coincidiu com a organização de ataques em força à mesma Carreira. Mas, como pudemos ver, os ataques não foram a causa *principal* dos maus resultados da Carreira, quer em 1605-1608, quer em 1619-1625. Voltaremos a este problema na conclusão.

## 6. Os efeitos do curso em contexto: o movimento da Carreira da Índia em 1598-1625

Entre 1598 e 1624, partiram ou estiveram para partir 188 navios da Carreira para a Ásia, o que dá uma média de 7 navios por ano: 116 chegaram ao destino (61,7%), só 99 dos quais (52,7%) sem perderem um ano de viagem em invernadas, como aconteceu com os 17 restantes (9%)<sup>322</sup>; 72 não conseguiram fazer a viagem (38,3%): 30 porque se perderam (16%), 29 porque arribaram a Portugal (15,4%), 13 (6,9%) porque ingleses ou holandeses não os deixaram sequer partir.

Podemos dividir estes 188 navios em dois grupos principais: o dos navios partidos na época ordinária, isto é, em Março ou Abril, excepcionalmente em Fevereiro; e o dos navios largados com informações ou socorros de emergência em época extraordinária, entre Outubro e Fevereiro. Os do primeiro grupo são a larguíssima maioria – 172 em 188 – e dividem-se, por sua vez, em dois subgrupos básicos: 117 incumbidos de voltar a Portugal e 55 partidos para ficar na Ásia; os primeiros garantiam o funcionamento regular da Carreira, enquanto que os segundos partiam quase sempre integrados nas chamadas armadas de socorro, excepcionais por natureza<sup>323</sup>.

Destes 172 navios partidos ou por partir em época normal, 101 chegaram ao destino (58,7%), 84 sem atrasos (48,8%), 17 depois de invernadas no caminho (9,9%)<sup>324</sup>. 71 não completaram a viagem (41,3%): 29 porque se

---

<sup>322</sup> Não foram contabilizadas como invernadas as escalas demoradas em Moçambique ou noutros lugares dos navios partidos fora de época (de Outubro a Fevereiro) para levar informações ou auxílios de emergência ao Estado da Índia.

<sup>323</sup> Se subtrairmos ao total de 188 partidas efectuadas ou planeadas para a Ásia, as 16 de navios partidos em época extraordinária, ficamos com 172 partidas realizadas ou previstas em época ordinária, o que dá uma média de 6,4 partidas por ano. E se, a estas 172, subtrairmos as 55 partidas efectivadas ou projectadas de navios destinados a permanecer na Ásia – restritas a anos excepcionais – ficamos apenas com 117, que dá a média de 4,3 partidas anuais – um número que exprime melhor a realidade do movimento *regular* da Carreira da Índia.

<sup>324</sup> Não contabilizámos as invernadas dos navios que não concluíram a viagem.

perderam (16,9%), 29 porque arribaram (16,9%), 13 por efeito de bloqueio inglês ou holandês (7,6%)<sup>325</sup>.

Quanto ao grupo dos 16 navios expedidos em época extraordinária, quase todos de pequeno porte, registou apenas 1 perda (6,25% do total de 16), tendo as 15 embarcações restantes concluído a viagem com sucesso. Como no primeiro grupo, alguns destes navios iam à Ásia para ficar e outros para voltar: 10 parecem ter ficado, enquanto 5 terão regressado ao reino<sup>326</sup>.

Quadro 1: Viagens Portugal-Ásia

	Partidas realizadas ou planeadas	Partidas frustradas devido a bloqueio inimigo	Arribadas	Perdas	Total	Chegadas Sem atraso	Depois de invernada <sup>327</sup>
Viagens em época regular	<b>172</b> <b>(100%)</b>	13 (7,6%)	29 (16,9%)	29 (16,9%)	<b>101</b> <b>(58,7%)</b>	84 (48,8%)	17 (9,9%)
Viagens em época extraordinária	<b>16</b> <b>(100%)</b>			1 (6,3%)	<b>15</b> <b>(93, 8%)</b>	15 (93,8%)	
Total	<b>188</b> <b>(100%)</b>	13 (6,9%)	29 (15,4%)	30 (16%)	<b>116</b> <b>(61,7%)</b>	99 (52,7%)	17 (9%)

<sup>325</sup> Não há grandes diferenças entre os resultados dos navios que foram para voltar e dos que foram para ficar. Dos 117 navios partidos na época normal e incumbidos de voltar, 70 conseguiram chegar à Índia (59,8% do total de 117): 62 no tempo previsto (53%), 8 com um ano de atraso devido a invernadas no caminho (6,8%). 47 navios não concluíram a jornada (40,2%): 18 por perda (15,4%), 21 por arribada (18%), 8 por efeito de bloqueio inglês ou holandês (6,8%). Quanto aos 55 navios que também partiram ou estiveram para partir na época regular, mas para ficar na Ásia, 31 chegaram ao destino (56,4% do total de 55), 22 no calendário previsto (40%), 9 depois de invernada (16,4%). 24 não acabaram a viagem (43,6%): 11 porque se perderam (20%), 8 porque arribaram (14,5%), 5 por causa de um bloqueio holandês (9,1%).

<sup>326</sup> Nem sempre foi fácil apurar o destino dos navios deste grupo, acerca do qual as informações são por vezes muito incertas.

<sup>327</sup> Neste, como nos outros quadros, foram contabilizadas apenas as invernadas de navios que conseguiram posteriormente completar a sua viagem.

Em relação à vinda, 80 navios partiram entre 1599 e 1625 da Ásia para Portugal, à média de 3 por ano. 66 chegaram ao destino (82,5% do total de 80), 65 deles sem se atrasarem em invernadas na viagem (81,25%), o que aconteceu apenas a 1 (1,25%). 14 falharam a jornada (17,5%), 12 por perda ou por terem ficado inutilizados no percurso (15%), 2 por arribada (2,5%).

Podemos dividir estes 80 navios em dois grupos principais: o das embarcações de carga e o das embarcações ligeiras; o primeiro, maioritário, compunha-se de 73 navios, 67 vindos de Portugal, aonde tentavam regressar<sup>328</sup>, e 6 expedidos originalmente da Índia, em anos em que não vieram ou vieram poucos navios do reino; o segundo incluía 5 embarcações enviadas de Portugal em época extraordinária, e mandadas de volta (por vezes também fora da época habitual), a par de 2 expedidas da Índia.

73 navios de carga partiram assim da Ásia para Portugal neste período, o que dá uma média de 2,7 partidas por ano. 60 completaram a viagem (82,2%), 59 sem atrasos decorrentes de arribadas à Índia ou invernadas durante a jornada (80,8%), ao contrário do que aconteceu com apenas 1 (1,4%). 13 não lograram chegar ao destino (17,8%): 12 por perda ou inutilização durante o percurso (16,4%), 1 por arribada, após o que foi dado como inutilizado (1,4%).

Quanto aos 7 navios ligeiros, registou-se apenas a arribada à Índia de 1 (14,3%), tendo todos os outros chegado bem a Lisboa.

---

<sup>328</sup> Dos 70 navios de carga partidos para a Ásia com a intenção de voltar e que conseguiu lá chegar, só 67 intentou de facto regressar (57,3% do total de 117 partidos de Portugal com esse propósito): 2, pelo menos, foram dados como incapazes para a torna-viagem, 1 terceiro naufragou ancorado na barra de Goa durante uma tempestade.

## Quadro 2: Viagens Ásia-Portugal

	Partidas	Arribadas	Perdas	Chegadas		
				Total	Sem atraso	Depois de invernadas
Viagens de navios de carga	73 (100%)	1 (1,4%)	12 (16,4%)	60 (82,2%)	59 (80,8%)	1 (1,4%)
Viagens de navios ligeiros	7 (100%)	1 (14,3%)		6 (85,7%)	6 (85,7%)	
Total	80 (100%)	2 (2,5%)	12 (15%)	66 (82,5%)	65 (81,25%)	1 (1,25%)

Porém, a taxa de insucesso dos navios incumbidos de ir e vir da Índia tem de ser calculada em função da sua viagem completa de ida e volta, pois, para eles, a ida e a volta eram apenas fases diferentes de uma mesma jornada. Vimos em cima que, no período em estudo, partiram, em época regular, 117 embarcações de Portugal para a Ásia incumbidas de regressar, a par de 5 expedidas fora de época com a mesma intenção. Os sucessos deste grupo de 122 navios terão assim de ser medidos pelo número deles que conseguiu retornar.

Dos 122 navios em questão, só 60 lograram terminar a viagem de ida e volta (49,2% do total de 122), apenas 51 dos quais sem um ano ou mais de atraso devido a uma ou mais invernadas (41,8%), como aconteceu com os outros 9 (7,4%)<sup>329</sup>. 62 falharam a jornada (50,8%): 31 por perda ou inutilização durante o percurso (25,4%), 21 por arribada a Lisboa (17,2%), 2 por arribada a Goa (1,6%), 8 devido a bloqueios ingleses e holandeses de Lisboa (6,6%).

<sup>329</sup> Estas invernadas incluem tanto as invernadas à ida e à vinda como as invernadas na Índia, no intervalo entre as duas fases da viagem. Não contabilizámos as invernadas dos navios que não concluíram a viagem.

Fora deste grupo das viagens redondas, estão, por um lado, as embarcações partidas de Portugal para ficarem na Ásia e, por outro, aquelas expedidas originalmente da Ásia para uma viagem única até Portugal.

Os navios partidos para a Ásia para ficar foram 66, 55 largados em época regular, 11 em época extraordinária. 41 chegaram ao destino (62,1%): 32 sem atrasos decorrentes de invernadas (48,5%), 9 depois de invernarem (13,6%). 25 não acabaram a viagem (37,9%): 12 por perda (18,2%), 8 por arribada (12,1%) e 5 por causa do bloqueio holandês de 1606 (7,6%).

Os navios partidos originalmente da Ásia para Portugal foram apenas 8, 6 navios de carga e 2 navios ligeiros. Neste pequeno grupo, há apenas a registar a perda de 2 embarcações (25%), tendo todas as outras concluído a viagem (75%).

Com base em todos estes números, podemos proceder ao cálculo do total de insucessos em função do total de viagens. Este último obtém-se somando o número de partidas de Portugal para viagens redondas (117 em época normal e 5 em época extraordinária) e para viagens únicas para a Ásia (55 em época normal e 11 em época extraordinária) ao de viagens únicas da Ásia para Portugal (8, 6 de navios de carga e 2 de navios ligeiros).

O total obtido de viagens tentadas ou planeadas é 196. 107 foram concluídas com sucesso (54,6%): 89 no calendário previsto (45,4%), 18 com perda de um ano ou mais em invernadas (9,2%). 89 não chegaram ao fim (45,4%): 45 por perda ou inutilização durante a viagem (23%), 29 por arribada a Lisboa (14,8%), 2 por arribada a Goa (1%), 13 por efeito de bloqueio inglês ou holandês a Lisboa (6,6%).

### Quadro 3: Conjunto de viagens da Carreira

	<b>Partidas realizadas ou planeadas</b>	Partidas frustradas devido a bloqueio inimigo	Arribadas a Portugal	Arribadas à Índia	Perdas	<b>Total</b>	<b>Chegadas</b> Sem atraso	Depois de invernadas
Viagens redondas	<b>122</b> <b>(100%)</b>	8 (6,6%)	21 (17,2%)	2 (1,6%)	31 (25,4%)	<b>60</b> <b>(49,2%)</b>	51 (41,8%)	9 (7,4%)
Viagens únicas Portugal-Ásia	<b>66</b> <b>(100%)</b>	5 (7,6%)	8 (12,1%)		12 (18,2%)	<b>41</b> <b>(62,1%)</b>	32 (48,5%)	9 (13,6%)
Viagens únicas Ásia-Portugal	<b>8</b> <b>(100%)</b>				2 (25%)	<b>6</b> <b>(75%)</b>	6 (75%)	
Total de viagens	<b>196</b> <b>(100%)</b>	13 (6,6%)	29 (14,8%)	2 (1%)	45 (23%)	<b>107</b> <b>(54,6%)</b>	89 (45,4%)	18 (9,2%)

Falta apurar quantas das muitas viagens fracassadas da Carreira se deveram, directa ou indirectamente, a acções corsárias. Dos 188 navios partidos ou que estiveram por partir de Portugal para a Ásia em 1598-1624, perderam-se 9 em consequência de ataques inimigos (4,8%): 4 por causa de ataques holandeses (1 em 1607 e 3 em 1608), 3 devido a um ataque anglo-holandês (em 1622), 1 em resultado de um ataque inglês (que provocou a perda de uma nau nas ilhas Comoros, em 1616) e 1 de um de corsários magrebinos (que tomaram um patacho partido para a Índia em 1622 que arribara e regressava ao reino). 13 navios foram ainda impedidos de partir por bloqueios da barra de Lisboa (6,9%): 5 pelo bloqueio inglês de 1598 e 8 pelo holandês de 1606.

Em 188 viagens, o curso foi, portanto, responsável pelo falhanço de 22 (11,7%), quando o total dos insucessos foi de 72 (38,3%). A proporção dos

insucessos devidos ao corso é assim menor que a dos insucessos com outras causas (26,6%). O mesmo acontece no subgrupo dos insucessos causados por perdas, em que aqueles que se deveram ao corso são 4,8% e aqueles com outras causas 11,2%. E, no subgrupo dos insucessos que não foram perdas, a proporção das partidas frustradas pelos bloqueios (6,9%) é também menor que a das arribadas (15,4%).

#### Quadro 4: Viagens Portugal-Ásia falhadas<sup>330</sup>

	Viagens falhadas devido a corso	Viagens falhadas por outras razões
Viagens falhadas por perda	9 (4,8%)	21 (11,2%)
Viagens falhadas sem perda	13 (6,9%)	29 (15,4%)
Total	22 (11,7%)	50 (26,6%)

Quanto aos 80 navios partidos da Ásia para Portugal em 1599-1625, perderam-se 5 no seguimento de acções de corso (6,3%): 3 em resultado de ataques holandeses (em 1602, 1622 e 1625), 1 de um ataque inglês (em 1602, em Sesimbra) e 1 de um ataque de corsários magrebinos (em 1621, na Ericeira).

Em 80 viagens, o corso foi, portanto, responsável pelo falhanço de 5 (6,3%), quando o total dos insucessos foi de 14 (17,5%). A proporção dos insucessos resultantes do corso é de novo menor que a dos insucessos com outras causas (11,3%). O mesmo acontece no subgrupo dos insucessos motivados por perdas, em que aqueles devidos ao corso são 6,3% e aqueles com outras causas 8,8%.

---

<sup>330</sup> Percentagens calculadas em função do total de 188 partidas realizadas ou projectadas para viagem Portugal-Ásia.



#### Quadro5: Viagens Ásia-Portugal falhadas<sup>331</sup>

	Viagens falhadas devido a corso	Viagens falhadas por outras razões
Viagens falhadas por perda	5 (6,3%)	7 (8,8%)
Viagens falhadas sem perda		2 (2,5%)
Total	5 (6,3%)	9 (11,3%)

Analisando a distribuição dos revezes devidos ao corso por grupos, temos que, nos 122 navios que tentaram levar a cabo viagens redondas, 17 não as terminaram devido a acções corsárias (13,9%): 9 por perda (7,4%), 8 por efeito de bloqueio inimigo (6,5%). E 1 foi obrigado a invernar na Índia um ano devido ao bloqueio anglo -holandês de Goa de 1622-1623 (0,8%).

Mais uma vez, a proporção de viagens frustradas por efeito do corso (13,9%) é inferior à de viagens falhadas por outras razões (36,9%), como o é a percentagem de navios perdidos por causa do corso (7,4%) em relação à de navios perdidos por outros motivos (18%), a de navios retidos em Lisboa por bloqueios (6,5%) em relação à de navios arribados à mesma cidade (18,9%), e a de navios invernados no caminho por efeito de acções de corso (0,8%) em relação à de invernadas com outras razões (6,6%).

#### Quadro 6: Viagens redondas falhadas<sup>332</sup>

---

<sup>331</sup> Percentagens calculadas em função do total de 80 partidas para viagem Ásia-Portugal.

	Viagens falhadas devido a corso	Viagens falhadas por outras razões
Viagens falhadas por perda	9 (7,4%)	22 (18%)
Viagens falhadas sem perda	8 (6,5%)	23 (18,9%)
Total	17 (13,9%)	45 (36,9%)

#### Quadro 7: Invernadas em viagens redondas<sup>333</sup>

Invernadas devidas a corso	Invernadas devidas a outras razões
1 (0,8%)	8 (6,6%)

Quanto aos navios partidos de Portugal para a Ásia para lá ficar, 8 em 66 não acabaram a viagem devido a acções de corso (12,1%): 3 por perda (4,5%), 5 porque não puderam partir devido ao bloqueio holandês de Lisboa em 1606 (7,6%).

O total dos insucessos do grupo devidos ao corso (12,1%) é inferior ao total dos insucessos com outras causas (25,8%), assim como o total das perdas provocadas por ataques corsários (4,6%) é inferior ao das perdas por outros motivos (13,6%), e como o total de partidas abortadas devido a uma acção de bloqueio (7,6%) é inferior ao de arribadas a Lisboa (12,1%).

#### Quadro 8: Viagens únicas Portugal-Ásia falhadas<sup>334</sup>

<sup>332</sup> Percentagens calculadas em função do total de 122 partidas realizadas ou projectadas para viagens redondas.

<sup>333</sup> Percentagens calculadas em função do total de 9 invernadas ocorridas durante viagens redondas.

	Viagens falhadas devido a corso	Viagens falhadas por outras razões
Viagens falhadas por perda	3 (4,5%)	9 (13,6%)
Viagens falhadas sem perda	5 (7,6%)	8 (12,1%)
Total	8 (12,1%)	17 (25,8%)

Por fim, nos 8 navios expedidos originalmente da Ásia para Portugal, 2 falharam a viagem devido ao corso, ambos por perda (25%). Neste grupo, ao contrário dos outros dois, os falhanços atribuíveis ao corso são os únicos que há a registar.

#### Quadro 9: Viagens únicas Ásia-Portugal falhadas<sup>335</sup>

	Viagens falhadas devido a corso	Viagens falhadas por outras razões
Viagens falhadas por perda	2 (25%)	
Viagens falhadas sem perda		
Total	2 (25%)	

O total de viagens de navios da Carreira frustradas por acções corsárias no período em estudo, obtém-se somando as perdas ou viagens canceladas devido ao corso de todos estes grupos. O resultado são 27 viagens frustradas em 196, isto é 13,8%: 14 por perda (7,1%), 13 por efeito de bloqueio inimigo (6,6%). Isto quando houve um total de 62 insucessos com outras causas

<sup>334</sup> Percentagens calculadas em função do total de 66 partidas realizadas ou projectadas para viagens únicas Portugal-Ásia.

<sup>335</sup> Percentagens calculadas em função do total de 8 partidas para viagens únicas Ásia-Portugal.

(31,6%): 31 por perda ou inutilização (15,8%), 29 por arribada a Lisboa (14,8%) e 2 por arribada a Goa (1%). O curso foi ainda responsável por 1 invernada na Índia (0,5%), enquanto se registaram 17 invernadas devidas a outros motivos (8,7%).

#### Quadro 10: Conjunto de viagens falhadas da Carreira<sup>336</sup>

	Viagens falhadas devido a curso	Viagens falhadas por outras razões
Viagens falhadas por perda	14 (7,1%)	31 (15,8%)
Viagens falhadas sem perda	13 (6,6%)	31 (15,8%)
Total	27 (13,8%)	62 (31,6%)

Falta comparar os resultados da Carreira neste período com o que se sabe da navegação euro-asiática holandesa por volta da mesma altura. A melhor maneira de o fazer é cotejar, por um lado, os resultados das viagens Portugal-Ásia em 1598-1624 e os das viagens Holanda-Ásia em 1602-1624<sup>337</sup>, e, por outro, os das viagens Ásia-Portugal em 1599-1625 e Ásia-Holanda em 1602-1624<sup>338</sup>.

Em 1602-1624, a V.O.C. perdeu 4 navios à ida para o Oriente, 1,5% do total de 266 viagens de ida nesses anos; à vinda, perdeu 7, ou seja, 5,7% dos 122 retornos tentados então. Em comparação, a Carreira, em 1598-1624,

<sup>336</sup> Percentagens calculadas em função do total de 196 partidas realizadas ou projectadas para viagens da Carreira.

<sup>337</sup> Anos para os quais há um levantamento disponível das perdas das viagens holandesas, quer à ida, quer à vinda. Cf. DAS, vol. I., pp. 75 e 91.

<sup>338</sup> Não há maneira de comparar os resultados das viagens redondas da Carreira com os das viagens holandesas, pois os navios da V.O.C. normalmente não praticavam viagens seguidas de ida e volta: os navios que largavam da Holanda dividiam-se entre os que partiam para ficar na Ásia e os que partiam para voltar, os chamados *retourschepen* – estes, porém, costumavam ficar alguns anos ao serviço no Oriente antes de regressar, ao contrário das naus da Carreira, que retornavam imediatamente.

perdeu, à ida, 30 navios, 16% de um total de 188 viagens; e, em 1599-1625, à vinda, perdeu 12, 15% de um total de 80 viagens.

Quadro 11: Perdas da Carreira da Índia e da V.O.C. na viagem de ida

	Viagens	Perdas
Carreira	188	30
(1598-1624)	(100%)	(16%)
V.O.C.	266	4
(1602-1624)	(100%)	(1,5%)

Quadro 12: Perdas da Carreira da Índia e da V.O.C. na viagem de vinda

	Viagens	Perdas
Carreira	80	12
(1599-1625)	(100%)	(15%)
V.O.C.	122	7
(1602-1624)	(100%)	(5,7%)

## Conclusão

Referimos, no primeiro capítulo, a importância de analisar cronologicamente o impacto do corso sobre a Carreira da Índia, dada a tendência existente para o considerar uma ameaça permanente a partir da década de 80 do século XVI. Depois da análise a que procedemos do corso holandês contra a Carreira entre 1595 e 1625, julgamos poder afirmar que, durante aquele período, o dito corso não constituiu verdadeiramente uma ameaça permanente, por razões que passamos a explicar.

Vimos que, desde que os holandeses começaram a navegar pela Rota do Cabo, os navios da Carreira passaram a estar sujeitos a um risco novo: o de sofrer encontros hostis nas águas mais longe de Portugal, até então quase nunca frequentadas por outros europeus. O local onde havia mais perigo de tal acontecer era Santa Helena, escalada tanto por portugueses como por holandeses de regresso da Ásia. Uma troca de tiros breve e inconsequente nos arredores da ilha em 1597 foi seguida por um combate mais sério em 1600, com a *S. Simão* a pôr em fuga dois navios neerlandeses que a tinham atacado. Em 1602, também em Santa Helena, o *Santiago* saiu-se pior, acabando capturado pelo *Zeelandia* e pelo *Langebark*.

A perda do *Santiago* fez com que se proibisse aos portugueses a escala na pequena ilha atlântica. Embora nem sempre respeitada, a interdição pôs fim a estes perigosos encontros acidentais durante algum tempo. Foi, no entanto, imprudentemente levantada depois da trégua hispano-holandesa de 1609-1621 e em 1613 assistiu-se em Santa Helena a um novo encontro casual que degenerou em violência: três navios da V.O.C. atacaram duas naus portuguesas, que afundaram um deles, fazendo os outros retirar.

No ano seguinte, em 1614, teve lugar o primeiro encontro acidental violento de que há notícia certa longe de Santa Helena: de regresso a Portugal, a *N.<sup>a</sup> Sr.<sup>a</sup> do Cabo* bateu-se com dois navios holandeses, num episódio de que não se sabe quase nada, a não ser que se passou na zona do Cabo. Na mesma zona, em 1619, o galeão *S. Pedro* trocou também tiros com um navio

neerlandês, que se clamou sem fundamento que teria afundado. E em 1622, a *S. João Baptista*, de novo perto do Cabo, travou um longo combate de dezanove dias com dois navios da V.O.C., dos quais acabou por conseguir escapar, mas num estado tal que terminou por ir dar à costa sul-africana.

Por fim, em 1625, deram-se os últimos incidentes luso-holandeses conhecidos em Santa Helena. Danificada por uma tormenta no Cabo, a *Conceição* teve de infringir a proibição de parar na ilha. Enquanto se tentava repará-la, um navio neerlandês de passagem atacou-a. O assalto foi repellido, mas deixou a nau inutilizada de vez. Enquanto esperavam por ajuda do Brasil, tripulação e passageiros tiveram de repelir mais um ataque, desta vez de três navios da V.O.C. e de um inglês. Quando dois galeões castelhanos mandados de Salvador os vieram buscar, calhou passar pela ilha mais um navio holandês, o *Middelburg*. Perseguido e atacado pelos galeões, conseguiu fugir-lhes, mas terá naufragado posteriormente em resultado dos danos sofridos no combate.

Isto é, em resumo, tudo o que se sabe de certo dos incidentes luso-holandeses na Rota do Cabo resultantes de encontros acidentais durante o período em estudo: oito casos registados em 30 anos, apenas dois dos quais com consequências fatais para portugueses, em 1602 e 1622, e dois para holandeses, em 1613 e 1625. Parece claramente pouco e justificaria que se dissesse que os encontros acidentais violentos quase não afectaram a Carreira, não fora o importante facto de ter deixado de se escalar Santa Helena por sua causa.

Distintos dos incidentes gerados por encontros casuais eram os ataques planeados, potencialmente mais perigosos. Em 1599, a grande expedição punitiva de Pieter van der Does à Corunha, às Canárias e a S. Tomé não encontrou navios da Carreira, mas cruzou águas ibéricas numa altura em que, normalmente, se poderia ter deparado com eles. Mesmo não tendo encontrado nenhum, era um sinal preocupante, pois mostrava que os holandeses eram capazes de repetir os raids corsários praticados por ingleses durante a guerra

anglo-espanhola de 1585-1604 e que, em 1599, haviam já provocado a perda de seis navios da Carreira<sup>339</sup>.

Vimos que o balanço da expedição de van der Does esteve longe de ser favorável, levando a que só sete anos depois se voltasse a enviar esquadras holandesas a águas ibéricas em missões de corso, com o apoio da recém-fundada V.O.C. 1606 foi o ano das duas expedições de Haultain: a primeira logrou reter em Lisboa os oito navios que se planeava mandar nesse ano à Ásia; mas a segunda já não afectou a Carreira, como o não afectou também a expedição de Jakob van Heemskerck em 1607.

A par destas expedições a águas ibéricas, que se inspiravam no que os ingleses tinham feito na guerra de 1585-1604, a Carreira viu-se confrontada com ataques organizados de novo tipo, no Índico Ocidental. Em 1604, 1607 e 1608, Steven van der Hagen, Paulus van Caerden e Pieter Willemsz. Verhoeff, comandando esquadras consideráveis mandadas ao Arquipélago, passaram de caminho pelo Índico Ocidental com o propósito expresso de interceptar as naus da Índia: o primeiro não o conseguiu; o segundo tomou a *Loreto* perto de Goa; o terceiro capturou o *Bom Jesus* perto de Moçambique, provocando ainda a perda da *Consolação*, em Moçambique, e da *Oliveira*, perto de Goa.

Estes ataques integravam-se na ofensiva que a V.O.C. lançou contra os portugueses na Ásia entre 1604 e 1609. Fizeram parte do grupo das primeiras operações militares holandesas de monta contra o Estado da Índia, as mais importantes das quais foram os cercos bem sucedidos de Amboíno e Tidore em 1605 e o grande cerco falhado a Malaca em 1606. Depois de 1609, porém, tais operações tornaram-se mais raras e passou-se mais de uma década até se assistir a uma nova expedição holandesa de corso ao Índico Ocidental.

O progresso das negociações de paz hispano-holandesas a partir de 1607 acarretou o fim das expedições a águas ibéricas, enquanto a proclamação da Trégua dos Doze Anos em 1609 implicou no imediato a suspensão das incursões da V.O.C. no Índico Ocidental. Vimos que, durante a trégua, não teria

---

<sup>339</sup> Cf Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia»*. Séculos XVI e XVII, Lisboa, 1998, pp. 223-230.



sido viável retomar as primeiras, mas teria sido perfeitamente possível voltar às segundas, pois, longe da Europa, as hostilidades reacenderam-se rapidamente. A prová-lo estão as repetições expedições de corso da V.O.C. às Filipinas na segunda década do século XVII, assim como a incursão no Pacífico de Joris van Spielbergen em 1614-1616, modelada nos raids corsários de Drake e Cavendish ao *Mar del Sur* espanhol no século anterior.

Se, durante a segunda década de Seiscentos, a Carreira foi assim poupada aos ataques organizados da V.O.C., isso não se deveu à trégua hispano-neerlandesa, mas às prioridades regionais da Companhia na Ásia, onde ela se deu conta de que tinha, antes de mais, de consolidar a sua posição na Insulíndia, não possuindo recursos para gastar em aventuras militares no Índico Ocidental. É verdade que foi até nesta década que se instalou definitivamente na região, no Guzerate, mas sem o estabelecimento de forças navais permanentes nem de fortificações – ao contrário do que era o caso, não só na Insulíndia, como no Coromandel.

Em 1621-1623, deu-se a expedição anglo-holandesa ao Índico Ocidental comandada por Jacob Dedel. À sua conta, perderam-se três naus perto de Moçambique em 1622: a *S. Carlos*, a *S. José* e a *St.<sup>a</sup> Teresa*; outra, a *S. Tomé*, foi impedida de voltar a Portugal em 1623 devido ao bloqueio de barra de Goa pela esquadra norte-europeia. Esta expedição representou um regresso momentâneo às operações de corso contra a Carreira na Ásia. Deve ser vista menos como uma consequência do fim da trégua hispano-neerlandesa em 1621 do que do incremento súbito das forças da V.O.C. em resultado da sua aliança de 1619-1620 com a *East India Company*. Só que a aliança teve vida curta e a companhia holandesa, privada do apoio inglês, não voltou, significativamente, a repetir as expedições de corso ao Índico Ocidental até à década de 30. Até lá, continuou com o grosso dos seus recursos concentrado nas áreas para ela prioritárias da Insulíndia e, a partir de 1622, também da China.

A expedição de Dedel ocorreu numa altura difícil para portugueses e espanhóis no Oriente. Por volta do mesmo período, houve duas expedições anglo-holandesas às Filipinas, um ataque holandês a Macau e o cerco anglo-

persa de Ormuz. No tocante à Carreira da Índia, tratou-se, no entanto, de uma iniciativa isolada. Em 1604-1608, tinha havido três expedições no Atlântico e três no Índico contra a Carreira; a incursão de 1621-1623 no Índico Ocidental não teve, pelo contrário, continuidade a curto prazo.

Por fim, além de ter sido feita em parceria com a companhia inglesa, esta expedição de 1621-1623 distinguiu-se das de 1604-1608 por ter sido levada a cabo por uma esquadra partida de Batávia propositadamente para o efeito – e não, como em 1604-1608, por esquadras partida da Europa para a Insulíndia que, no caminho, se detiveram no Índico Ocidental para um desvio corsário de alguns meses. Isto concedeu a Dedel mais tempo de actuação e permitiu-lhe assim fazer o que os seus predecessores nunca tinham tido tempo para tentar: bloquear a barra de Goa durante meses, impedindo a partida de navios para Portugal na época ordinária, durante a monção de Nordeste.

Há que dizer ainda que quer a série de expedições de 1604-1608, quer a expedição de 1622-1623 coincidiram com períodos de grande incremento do tráfego da Carreira, devido ao envio de armadas extraordinárias para reforçar as forças navais do Estado da Índia. Assim, de 1605 a 1608, a par das armadas ordinárias, mandou-se ou tentou-se mandar todos os anos uma armada de galeões para ajudar na guerra contra a V.O.C. na Ásia. Pelo menos a primeira expedição de Haultain, em 1606, a de van Heemskerck, em 1607, no Atlântico, e as de van Caerden, em 1607, e de Verhoeff, em 1608, no Índico, tinham, entre outras, a missão de travar estas armadas: a de Haultain foi a mais bem sucedida, pois, como vimos, conseguiu impedir a partida de navios portugueses para a Ásia em 1606; van Heemskerck, no ano seguinte, chegou tarde a Lisboa, quando as armadas ordinária e extraordinária desse ano já se tinham feito ao caminho; vimos, no entanto, que, no Índico encontraram van Caerden à sua espera, em Moçambique e na costa ocidental indiana, como as que partiram em 1608 encontraram depois Verhoeff.

Como já dissemos, van Caerden, em 1607, provocou a perda de um navio da Carreira e Verhoeff, em 1608, de três. Isto não parece muito, pois, em 1607, tinham partido sete velas portuguesas para a Ásia e, em 1608, catorze.

Mas constatámos também que boa parte dos navios que escaparam aos holandeses nestes dois anos se perderam, arribaram ou invernaram<sup>340</sup>. Os resultados sofríveis das expedições de corso holandesas não valeram assim de muito aos portugueses.

A expedição de Dedel de 1622-1623 deu-se numa conjuntura similar, pois retomara-se recentemente o hábito de despachar armadas extraordinárias para a Ásia, suspenso desde 1608. De 1619 a 1624, enviou-se todos os anos uma, com excepção de 1620. Pelo menos em 1619, 1621 e 1623 repetiram-se os maus resultados anormais de 1607 e 1608, com bastantes navios a serem vítimas de invernadas, arribadas e perdas. Como já acontecera em 1607-1608, este alto número de insucessos fez as perdas infligidas pelo corso em 1622 parecerem pouco significativas no conjunto. É importante notar a propensão para as coisas correrem excepcionalmente mal à Carreira em anos em que se tentava mandar à Ásia mais navios que o habitual. A tendência aponta para que os portugueses já só tivessem meios de garantir apenas um tráfego limitado e rotineiro na Rota do Cabo.

Temos, portanto, que, no período em estudo, as iniciativas planeadas de corso contra a Carreira por parte dos holandeses se concentraram no período 1604-1608. A expedição de van der Does, em 1599, pode ser considerada uma predecessora das de Haultain e van Heemskerck em 1606 e 1607, e a de Dedel, em 1621-1623, uma repetição isolada das de van der Hagen, van Caerden e Verhoeff em 1604, 1607 e 1608. Quanto aos ataques resultantes de encontros casuais, foram também esporádicos, depois da série inicial de choques em Santa Helena que levou os portugueses a deixar de escalar a ilha, a não ser em casos excepcionais. Por tudo isto, entendemos não se justificar a caracterização do corso holandês nesta época como uma ameaça permanente para a Carreira.

---

<sup>340</sup> Algo de semelhante sucedera já em 1604, quando van der Hagen esperou em vão pela armada da Carreira em Moçambique e na costa ocidental indiana, pois três dos cinco navios partidos de Lisboa nesse ano arribaram, outro naufragou e o quinto chegou tarde a Moçambique, onde já não encontrou os holandeses, mas teve de ficar a invernar.

Que o corso não tenha constituído uma ameaça permanente, não quer dizer, no entanto, que não tenha sido percepcionado como tal. Vimos como, durante a segunda década do século XVII, várias vezes se temeu sem razão que a V.O.C. repetisse as suas incursões ao Índico Ocidental da década anterior; e como o receio de ataques holandeses ditou também que se deixasse de aportar a Cochim, a não ser em circunstâncias excepcionais. Ou seja, o corso pode não ter sido uma ameaça permanente, mas não deixou claramente de inspirar um temor permanente. Ora, constatámos no primeiro capítulo que a maioria dos historiadores da Carreira consideraram o medo do corso um factor perturbador muito importante, enquanto causa de partidas fora da época normal e de mudanças perigosas de rotas e de locais de escala. Até que ponto podemos afirmar que tal medo, de facto, afectou a história da Carreira de maneira decisiva no período em estudo?

Começando pela questão das escalas e das rotas, não há dúvida de que foi graças ao receio de encontros desagradáveis que quer Santa Helena, quer também os Açores foram abandonados como escalas à vinda durante esta época, sem que fossem adoptadas escalas alternativas. Podemos assim dizer com fundamento que foi o medo do corso que levou à generalização das chamadas viagens de rota batida (sem escalas) na jornada Ásia-Portugal<sup>341</sup>. Já quanto a mudanças de rotas, se excluirmos as resultantes do abandono de Cochim como porto de chegada à ida, e de Santa Helena e dos Açores como escalas à vinda, não se conhecem alterações devidas ao corso durante o período<sup>342</sup>.

---

<sup>341</sup> Cf. Rui Godinho, *A Carreira da Índia: Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649)* (policopiado), Lisboa, 2000, pp. 367-373.

<sup>342</sup> No fim do século XVI, a Coroa mandou que os navios que viessem da Índia seguissem por dentro do Canal de Moçambique e não por fora, revertendo assim à rota de regresso praticada nos primeiros tempos da Carreira. Maria Emília Madeira Santos aventa que esta ordem teria sido motivada pelo receio de encontrar navios holandeses vindo por fora do Canal, embora nenhuma fonte o afirme. Gaspar Ferreira Reimão, piloto do primeiro navio a cumprir a ordem, afirma apenas que, por "serem desaparecidas muitas naus pela viagem de fora, determinou tornar-se a fazer a viagem por dentro". Acresce que a instrução só pode ter sido dada, o mais tardar, em 1597, pois foi nesse ano que o navio de Reimão, a *N.ª Sr.ª do Castelo*, partiu para a Índia. Ora, os holandeses só começaram a viajar regularmente para a Ásia em 1598. Cf. Maria Emília Madeira Santos, "O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de

No respeitante a partidas fora de época normal, contabilizámos, no capítulo anterior, dezasseis navios largados com informações ou socorros de emergência em época extraordinária, entre Outubro e Fevereiro. Na sua maioria, foram expedidos para avisar sítios como Moçambique de ataques holandeses que se suspeitava iminentes, pelo que se pode considerar que foram, de facto, navios partidos fora da época normal devido ao medo do corso. Mas o terem partido fora de época não impediu que quinze dos dezasseis navios tenham chegado bem ao Oriente. E mesmo que as perdas tivessem sido mais, nunca seriam comparáveis em gravidade às das naus das armadas regulares, pois eram quase todos navios de pequeno porte<sup>343</sup>.

Por outras palavras, o grupo dos navios partidos para a Ásia fora de época foi pouco importante, pois não só era pequeno (dezasseis embarcações), como se compunha maioritariamente de navios de pouco porte. E como, de qualquer maneira, apenas um desses navios se perdeu, não se pode dizer que as partidas fora de época motivadas pelo medo do corso tenham tido efeitos graves.

Os navios das armadas regulares constituem outro caso. No período em estudo, não se tentou nunca fazê-los seguir viagem fora de época. No máximo, pode-se falar de partidas antecipadas ou atrasadas em poucas semanas em relação ao período padrão de Março e, no máximo, de princípio de Abril que era suposto ser a melhor altura para os navios largarem.

O medo de acções corsárias foi sem dúvida o responsável pelos dois casos conhecidos de partidas antecipadas para Fevereiro: em 1599, depois do bloqueio inglês de 1598; em 1607, depois do bloqueio holandês de 1606. Em ambos os casos, o receio de que o bloqueio do ano anterior se repetisse motivou a antecipação da partida de parte dos navios para Fevereiro; em ambos

---

1620", separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1985, Coimbra, pp. 138-139; Gaspar Ferreira Reimão, *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia...*, Lisboa, 1939, pp. 44-45.

<sup>343</sup> As únicas excepções são três casos dúbios de navios listados como galeões, um em 1608, dois em 1611.

os casos, isso não teve qualquer efeito prejudicial<sup>344</sup>. É sabido que as partidas atrasadas, pelo contrário, eram frequentemente causa de arribadas, invernadas e perdas<sup>345</sup>. Mas não descobrimos nenhum exemplo de uma partida tardia motivada por receio do corso.

Vimos que os bloqueios de 1598 e 1606 impediram a partida para a Ásia das armadas desses dois anos. E, em 1623, a nau *S. Tomé* ficou retida na Índia devido ao bloqueio anglo-holandês de Goa. Como as armadas de 1598 e 1606, o que a nau fez, findo o bloqueio, não foi partir fora de época, mas esperar um ano para poder partir em época ordinária.

Temos assim, em conclusão, que os danos infligidos indirectamente pelo corso holandês à Carreira – isto é, as perturbações devidas ao corso, mas não resultantes de ataques propriamente ditos – foram de dois tipos: a generalização de viagens de rota batida entre a Índia e Portugal; o impedimento de partidas, que ocorreu apenas em dois anos – para a Índia em 1606 e para Portugal em 1623<sup>346</sup>. No tocante às partidas impedidas, as oito largadas canceladas de 1606 e a invernada da *S. Tomé* em 1623-1624 aparecem como acontecimentos isolados e globalmente pouco importantes num período de 30 anos. Falta saber

---

<sup>344</sup> Em 1599, partiram quatro navios no princípio de Fevereiro e, em 1607, três; o único que se perdeu foi o *S. Francisco*, em 1607, por encalhamento à saída de Moçambique, uma causa obviamente alheia à partida de Lisboa em Fevereiro.

<sup>345</sup> Segundo Bentley Duncan, em 1500-1590, 88% dos navios partidos em Fevereiro e 84% dos partidos em Março chegaram à Ásia na altura devida, isto é, sem arribarem, naufragarem ou invernarem no caminho. Em comparação, só 64% dos partidos em Abril e 14% dos partidos em Maio conseguiram fazer o mesmo. As embarcações largadas em Maio foram uma proporção insignificante do total de partidas para a Ásia, 4%, mas as partidas em Abril foram já 49%. Por sua vez, as largadas em Março foram 37% e as partidas em Fevereiro 10%. Estes números demonstram que os navios que antecipavam a partida para Fevereiro não corriam nenhum risco adicional e eram inclusive aqueles que tinham mais hipótese de ter uma boa viagem, seguidos de perto pelos que largavam em Março. Partir em Abril já era mais arriscado, mas tal não impediu que houvesse mais navios a largar nesse mês (49% do total) do que os houve a partir em Fevereiro e Março juntos (47%), o que aumentou inevitavelmente as taxas de insucesso e de invernada da Carreira. Ou seja, as dificuldades de cumprir o apertado calendário de viagem imposto pelo regime de monções do Índico foram um estorvo importante ao bom funcionamento da Carreira, piorando os seus resultados. Mas, como dissemos, o corso foi alheio ao fenómeno no período em que estudámos, como o foi também de certeza durante o período a que se referem as estatísticas de Duncan, quando, como vimos no primeiro capítulo, a Carreira viveu sempre bem protegida de ataques corsários. Cf. Bentley Duncan, "Navigation between Portugal and Asia in the sixteenth and seventeenth centuries", in E. J. van Kley e C. K. Pullapilly (eds.), *Asia and the West. Encounters and exchanges from the age of exploration*, Notre Dame, Indiana, 1986, p. 12.

<sup>346</sup> Não parece que o impedimento de aportar a Cochim fosse grave, até porque se podia continuar a ir lá fundear em casos de emergência, como fez a *Penha de França* em 1620.

se, pelo contrário, a imposição da rota batida no trajecto Índia-Portugal contribuiu de maneira importante para os insucessos da Carreira.

De certeza que o fim das escalas aumentou consideravelmente o sofrimento humano de uma viagem que nunca fora fácil de suportar. Mas até que ponto foi, além disso, causa de naufrágios? Não é uma matéria fácil de apurar, mas o que se sabe da composição das perdas nos séculos XVI e na primeira metade do século XVII sugere que as viagens de rota batida à vinda não terão feito aumentar significativamente as perdas e insucessos em geral.

Segundo Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, na segunda metade do século XVI, 70,7% das perdas da Carreira, a maioria, deu-se na viagem Ásia-Portugal; na primeira metade de Quinhentos, tinha acontecido o contrário, com a viagem Portugal-Ásia a ser responsável por 61,3%; e, entre 1600 e 1650, vigorou o equilíbrio, com um ligeiro predomínio das perdas à ida (47,3%) sobre as ocorridas na vinda (36,5%)<sup>347</sup>. Ou seja, apesar de, no princípio do século XVII, as viagens Ásia-Portugal se terem passado a fazer as mais das vezes sem escalas, isso não impediu que a proporção das perdas nessa fase da viagem no total das perdas da Carreira tivesse descido significativamente em relação ao período anterior<sup>348</sup>.

Tudo isto, a nosso ver, autoriza que se questione a importância dos efeitos indirectos do curso, pelo menos nos termos em que tem sido defendida. Nem o curso, nem o receio que inspirava obrigaram a alterar a rotina estabelecida da Carreira. Tirando um número diminuto de navios, quase todos pequenos, continuou a partir-se para a Ásia na altura em que sempre se partira. Como já antes acontecia, partia-se por vezes já tarde, em Abril, o que podia ser perigoso. Não era, porém, o medo do curso a provocar estas partidas tardias – as duas únicas vezes em que se sabe que tal medo influiu nas datas de partida

---

<sup>347</sup> Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, op. cit., p. 111. Para além de perdas à ida e à vinda, os autores contabilizaram também perdas que se deram entre o fim da viagem da ida e o começo da de vinda.

<sup>348</sup> No período que estudámos, 1598-1625, houve doze perdas na viagem da Ásia para Portugal, cerca de um quarto (26,7%) do total de 45. À ida para a Ásia, houve 30 perdas, isto é, dois terços (66,7%) do total (as três perdas restantes dizem respeito a navios perdidos no Índico depois de chegarem à Índia, mas antes de terem encetado o regresso a Portugal).

foram largadas antecipadas, não atrasadas, e em nenhum dos casos com maus resultados.

Já em relação às rotas seguidas, é indubitável que foi o receio de ataques que levou à generalização das viagens sem escalas da Ásia para Portugal e ao fim da utilização do porto de Cochim pelos navios da Carreira. Mas não encontrámos indícios de que qualquer dos dois factos tenha contribuído para aumentar significativamente as perdas e insucessos em geral da Carreira.

Estas constatações levam-nos a concluir que, em relação ao período em estudo, as opiniões normalmente vigentes em relação ao corso e os seus efeitos precisam de ser revistas. O que definimos, no primeiro capítulo, como o consenso dominante afirma que o corso, mais pelos seus efeitos indirectos que pelos directos, teve uma importância fundamental para a pioria de resultados da Carreira a partir de fins do século XVI. No capítulo atrás, verificámos, porém, que as viagens falhadas por razões directa ou indirectamente atribuíveis ao corso foram minoritárias em relação às viagens falhadas por outras razões<sup>349</sup>.

Inclinamo-nos assim a concordar com a opinião dissonante de Ernst van Veen sobre a importância do corso, que ele relativiza até 1636, fazendo notar que, por essa data, já se havia dado a grande quebra do movimento da Carreira, na viragem da década de 20 para a de 30<sup>350</sup>. É evidente que não devemos também incorrer no risco de subestimá-lo – os insucessos da Carreira por que foi responsável, embora minoritários no conjunto dos insucessos totais, não foram, apesar de tudo, de desprezar<sup>351</sup>. Acreditamos ter demonstrado, no

---

<sup>349</sup> Vimos que, do total de 196 viagens tentadas por navios da Carreira no período 1598-1625 (122 viagens redondas, 66 viagens Portugal-Ásia de sentido único, 8 viagens Ásia-Portugal de sentido único), 89 não chegaram ao fim (45,4% do total), 45 por perda ou inutilização durante a viagem (23%), 44 por arribada a Portugal ou à Índia ou impedimento de partir de Portugal por bloqueio (22,4%). Deste grupo de 89 viagens falhadas, constatámos que “só” 27 se deveram ao corso (13,8%), fosse através de perdas infligidas por ataques directos (14 casos, isto é 7,1%), ou de partidas frustradas por acções de bloqueio de Lisboa (13 casos, isto é 6,6%). Não é uma quantidade insignificante, mas é claramente inferior às 62 viagens falhadas por outras razões (31,6%), que foram mais do dobro; 31 dos falhanços deste último grupo deveram-se à perda do navio (15,8%), outros 31 a arribada a Portugal ou à Índia (15,8%).

<sup>350</sup> Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? – An Inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, 2000, p. 83.

<sup>351</sup> Acresce que, por falta de fontes conhecidas, não foi possível, até ao momento, calcular o possível impacto adverso de um eventual aumento dos custos de protecção, um ponto importante aventado por Bentley Duncan. Cf. Bentley Duncan, op. cit., p. 16.



entanto, que, no período em estudo, os efeitos observáveis do curso, *directos e indirectos*, embora não negligenciáveis, foram fundamentalmente esporádicos, não se justificando a importância que lhe tem sido atribuída.

O papel central atribuído ao curso no declínio da Carreira é tanto mais questionável quanto vimos no capítulo anterior que as perdas de naus da Índia em 1598-1625 foram mais, em termos absolutos e relativos, que as da navegação euro-asiática holandesa em 1602-1625, mesmo sem contabilizar as perdas atribuíveis ao curso<sup>352</sup>. Por outras palavras, mesmo sem contar com as perdas do curso, *os portugueses, com mais de cem anos de experiência da Rota do Cabo, perderam, a navegá-la, bastante mais navios que os holandeses, ainda principiantes*. Isto mostra que a eficiência da Carreira, na altura, deixava comparativamente a desejar, o que vem dar razão às posições mais críticas de Guinote, Frutuoso e Lopes e de Ernst van Veen sobre o desempenho global das naus da Índia, contra as visões mais benévolas de Vitorino Magalhães Godinho, Bentley Duncan e João Paulo e Paula Pelúcia Aparício<sup>353</sup>.

Como vimos no primeiro capítulo, segundo este último grupo de historiadores, a Carreira, numa rota difícil, teria funcionado bem até começar a ser atacada em força pelo curso norte-europeu, no fim do século XVI. No período que estudámos, contudo, verificámos, por um lado, que os efeitos do curso não parecem ter sido excessivamente graves, e, por outro, que, mesmo descontando as perdas provocadas por ataques corsários, os portugueses perdiam mais navios que os seus novos competidores, o que aponta para que Carreira funcionasse, afinal, com algumas deficiências.

Constatar as debilidades comparativas da Carreira da Índia em relação à navegação euro-asiática holandesa é uma coisa, explicá-las é outra, que já não

---

<sup>352</sup> Em 1598-1625, perderam-se 21 navios portugueses à ida para a Ásia por razões alheias ao curso (11,2% do total das 188 partidas ou tentativas de partida para a Ásia no mesmo período); em 1602-1625, perderam-se 4 navios holandeses na mesma fase do percurso (1,5% do total de partidas para a Ásia no período). Em 1598-1625, perderam-se 7 navios portugueses à vinda da Ásia por razões alheias ao curso (8,8% do total das 80 partidas da Ásia no mesmo período); em 1602-1625, perderam-se 7 navios holandeses na mesma fase do percurso (5,7% do total de 122 partidas da Ásia no período).

<sup>353</sup> Conferir o resumo que fizemos das posições de todos estes historiadores no primeiro capítulo.

cabe nos limites desta tese. Leonor Freire Costa demonstrou que, por volta do fim do século XVI, a construção naval para a Carreira se confrontou com problemas graves de carência de madeira, sendo obrigada a empregar madeiras verdes. A qualidade dos navios teria sofrido com isto uma queda, detectável através da diminuição significativa da duração média das embarcações em relação a períodos anteriores<sup>354</sup>. É um factor a ter em conta, tal como o são, por exemplo, as diferentes rotas praticadas por portugueses e holandeses<sup>355</sup>. Contudo, para poder dizer algo de mais conclusivo sobre a inferioridade do desempenho dos navios portugueses em relação aos holandeses, será preciso, primeiro que tudo, saber mais sobre a construção naval da Carreira, o aprestamento e abastecimento dos seus navios, o seu sistema de financiamento, a história social das suas tripulações, etc, tudo assuntos que, por falta de espaço e tempo, não pudemos tratar<sup>356</sup>.

---

<sup>354</sup> Cf. Leonor Freire Costa, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa*, Cascais, 1997, pp. 186-194.

<sup>355</sup> Ter a costa ocidental indiana como destino quase único na Ásia tornou os portugueses dependentes do regime de monções do Índico, obrigando-os a viajar dentro de limites temporais muito precisos. Porque não conseguiam sempre fazê-lo, sofriam um alto número de arribadas e de invernadas, as quais, como vimos, tanto contribuíram para a taxa de insucesso das viagens da Carreira. Os holandeses, porém, tiveram como destino principal desde início o Leste de Java, primeiro em Bantem, depois em Batávia. Rapidamente aprenderam a chegar lá pelo Sul do Índico, inflectindo para Norte apenas quando estavam perto da longitude de Java. Com isso, escapavam em larga medida aos constrangimentos das monções, sendo livres de viajar para e do Oriente em quase todas as alturas do ano. Sobre isso, quando passavam o Cabo, afastavam-se de terra, ao contrário dos portugueses, que, navegando as mais das vezes pelo Canal de Moçambique, se mantinham próximos da costa sul e oriental da África, de longe a região mais perigosa da viagem da Carreira, e aquela onde se deram mais perdas (segundo Guinote, Frutuoso e Lopes, entre 1497 e 1650, 24,7% das perdas da Carreira deram-se no Canal de Moçambique, 10,5% na África Oriental e 12,3% no Natal, no Cabo e no Atlântico Sul; cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, op. cit., p. 124).

<sup>356</sup> Por também não caberem no âmbito desta tese, ficaram igualmente por tratar os efeitos sobre a Carreira de um fenómeno distinto do curso, a concorrência económica inglesa e holandesa.

Apêndice bibliográfico: fontes para o movimento da Carreira da Índia em  
1598-1624<sup>357</sup>

- 1598 ACMN 1-3, APO III, pp. 828-829, 873-874, 881-883, MHM, MX, SFP
- 1599 ACMN 1-3, JS, pp. 646-648, 653-672, MHM, MX, SFP
- 1600 ACMN 1-3, MHM, MX, SFP
- 1601 ACMN 1-3, FC, pp. 267-284, HTM II, pp. 735-789, MHM, MX, SFP
- 1602 ACMN 1-3, MHM, MX, SFP
- 1603 ACMN 1-3, APO I-2, pp. 125-128, DRI I, pp. 1-8, 16-23, MHM, MX, SFP
- 1604 ACMN 1-3, APO I-2, pp. 140-160, DRI I, pp. 16-23, 100-111, MEMS, pp. 147-148, MHM, MMSB II, pp. 101-113, MX, SFP
- 1605 ACMN 1-3, APO I-2, pp. 110-125, 140-160, 160-168, DRI I, pp. 16-23, 70-73, 100-111, 130-131, MEMS, pp. 147-148, 150, 150-152, MHM, MMSB II, pp. 101-113, 121-124, 125-126, MX, SFP
- 1606 ACMN 1-3, APO I-2, pp. 168-192, DRI I, pp. 100-111, 130-131, MEMS, pp. 148, 149, 150, 150-152, MHM, MMSB II, pp. 101-113, 125-126
- 1607 ACMN 1-3, APO I-2, pp. 192-218, DRI I, pp. 100-111, 137-138, 387-392, DRI II, pp. 249-250, HCM, pp. 529-540, JS, pp. 301-305, MEMS, pp. 149, 152, MHM, MMSB II, pp. 129-134, 135-137, MX, SFP
- 1608 ACMN 1-3, APO I-1, pp. 126-127, APO I-2, pp. 218, 235, 235-243, DRI I, pp. 210-213, 365-366, 398-401, HCM, pp. 542-546, JM, pp. 43-91, MHM, MMSB II, pp. 135-137, MX, SFP
- 1609 ACMN 1-3, APO I-1, pp. 127-131, DRI II, pp. 18-20, JM, pp. 143-149, MHM, MX, PL II, pp. 765-805, SFP
- 1610 ACMN 1-3, DRI I, pp. 365-366, DRI II, p. 176, MHM, MX, SFP
- 1611 ACMN 1-3, DRI II, pp. 112-114, 176, 255-256, 261-262, 372-373, 447-

---

<sup>357</sup> Cada coluna anual inclui as fontes referentes tanto à viagem de ida da armada (ou armadas) desse ano, como à sua torna-viagem, apesar de esta ocorrer já posteriormente. Não indicamos as páginas das fontes que são relações de armadas, o que seria redundante, pois aí a história das armadas já se encontra ordenada cronologicamente. As citações de monografias referem-se sempre a transcrições de fontes nelas incluídas.

- 451, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1612 ACMN 1-3, DRI II, pp. 261-262, 447-451, 471-480, DRI III, pp. 265-266, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1613 ACMN 1-3, DRI II, pp. 280-281, 281-283, 312-319, 320, 447-451, 453, 471-480, DRI III, pp. 165-166, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1614 ACMN 1-3, DRI II, 447-451, 471-480, DRI III, pp. 43-46, 144-146, 165-166, 370-372, 384-385, 396-397, DRI IV, pp. 1-2, MEMS, pp. 158-159, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1615 ACMN 2-3, DRI IV, pp. 109-171, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1616 ACMN 2-3, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1617 ACMN 2-3, DRI IV, pp. 109-171, 235-236, DRI VI, pp. 201-202, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1618 ACMN 2-3, DRI V, pp. 77-79, 85, 92-94, 123-125, 171-172, 215-217, DRI VI, pp. 435-436, DRI VII, pp. 79-83, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1619 ACMN 2-3, CRF, pp. 65-75, DRI VI, pp. 6-7, 7-8, 240-242, 242-244, DRI VII, pp. 190-191, 201-202, MHM, MX, RG, pp. 394-396, SFP
- 1620 ACMN 2-3, DRI VI, pp. 7-8, DRI VII, pp. 79-83, 150, 190-191, 192, 193-195, 240-241, 343, 408-409, 442-443, DRI IX, pp. 409-410, MHM, MX, NCM I, pp. 173-213, RG, pp. 394-396, SFP
- 1621 ACMN 2-3, DRI VII, pp. 323-333, 339-340, 365-366, 395, 404-405, 408-409, 442-443, 450-451, DRI IX, pp. 123-125, 440-443, JL, pp. 139-170, MHM, MX, NCM II, pp. 7-74, SFP
- 1622 ACMN 2-3, ACE I, pp. 143-144, 150-152, DRI VIII, pp. 283-284, DRI IX, pp. 117-119, 119-120, 123-125, 135-136, 142-143, 154-155, 176, 198-199, 199-201, 213-214, 228-230, 232-236, 440-443, DRI X, pp. 127, 174-175, 303-304, 325-326, DU II, pp. 426-433, 501-504, JL, pp. 171-216, MHM, MX, SFP, VNC I, pp. 17-20
- 1623 ACMN 2-3, ACE I, pp. 189-190, 200-202, DRI IX, pp. 267-269, 269-271, 436-439, DRI X, pp. 3-4, 21, 37-38, 200-202, MHM, MX, SFP
- 1624 ACMN 2-3, DRI X, pp. 234, 270, MHM, MX, SFP

ACE – Panduronga Pissurlencar (ed.), *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I, Goa, 1953.

ACMN 1 – A.C. (ed.), “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXX, Janeiro-Março 1990, pp. 109-124.

ACMN 2 – A.C. (ed.), “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXXI, Janeiro-Março 1991, pp. 87-161.

ACMN 3 – A.C. (ed.), “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXXIII, Outubro-Dezembro 1993, pp. 869-918.

APO – J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo Portuguez-Oriental*, fascículo I, parte I e II, fascículo III, Nova Goa, 1877, 1876, 1861.

CRF – José Gervásio Leite (ed.), *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*, Lisboa, 1940.

DRI – Raimundo António de Bulhão Pato, António da Silva Rego (ed.), *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, 10 vols., Lisboa, 1880-1982.

DU – António da Silva Rego (ed.), *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, Lisboa, 1962.

FC – Francesco Carletti, *Voyage autour du Monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, Paris, 1999.

HCM – A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...”, in *Studia*, nº 12, Lisboa, 1963, pp. 463-548.

HTM – Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, vol. II, Lisboa, 1972.

JL – Jerónimo Lobo, *Itinerário e outros escritos inéditos*, Barcelos, 1971.

JM – Jean Mocquet, *Voyage à Mozambique et Goa: la relation de Jean Mocquet (1607-1610)*, Paris, 1996.

JS – João dos Santos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, Lisboa, 1999.

MEMS – Maria Emília Madeira Santos, “O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620”, separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1985, Coimbra.

MHM – Maria Hermínia Maldonado (ed.), *Relação das náos e armadas da Índia com os sucessos dellas que se puderam saber, para notícia e instrução dos curiozos, e amantes da historia da Índia*, Coimbra, 1985.

MMSB – Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Oriental Português*, 2 vols. (policopiado), Lisboa, 1975.

MX – “Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier”, in Luís de Albuquerque (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa, 1989, pp. 99-205.

NCM – António Sérgio (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, 2 vols., Lisboa, 1958.

PL – Pyrard de Laval, *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales, 1601-1611*, 2 vols., Paris, 1998.

RG – Rui Godinho, *A Carreira da Índia, Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649)*, (policopiado), Lisboa, 2000.

SFP – Simão Ferreira Pais, *De Bartolomeu Dias a Vasco da Gama – as Famosas Armadas da Índia, 1496-1650*, Barcelos, 1997.

VNC – Damião Peres (ed.), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I, Porto, 1937.

### Abreviaturas

ACE – Panduronga Pissurlencar (ed.), *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I, Goa, 1953.

APO – J.H. da Cunha Rivara (ed.) , *Archivo Portuguez Oriental*, fascículo I, parte I e II, fascículo III, Nova Goa, 1877, 1876 e 1861.

DAS – J.R. Bruijn, F.S. Gaastra, I. Schoffer (ed.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, 3 vols., Haia, 1979-1987.

DRB 1624-1629 – J.E. Heeres (ed.), *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia van passerende daer plaetse als over geheel Nederlandts-India, anno 1624-1629*, Haia, 1896.

DRI – Raimundo António de Bulhão Pato, António da Silva Rego (ed.), *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, 10 vols., Lisboa, 1880-1982.

DU – António da Silva Rego (ed.), *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, Lisboa, 1962.

EFI 1618-1621 – William Foster (ed.), *The English factories in India, 1618-1621; a calendar of documents in the India office, British museum and Public record office*, Oxford, 1906.

EFI 1622-1623 – William Foster (ed.), *The English factories in India, 1622-1623; a calendar of documents in the India office and British museum*, Oxford, 1908.

GM – W. Ph. Coolhaas (ed.), *Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, vol. I, Haia, 1960.

JPC – H.T. Colenbrander, W.Ph. Coolhaas (ed.), *Jan Pietersz. Coen, bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*, 7 vols., Haia, 1919-1953.

## Bibliografia

### Fontes primárias

"A Journall of a Voyage made by the Pearle to the East-India, wherein went as Captaine Master Samuel Castelton of London, and Captaine George Bathurst as Lieutenant: written by John Tatton, Master", in Samuel Purchas (ed.), *Hakluytus posthumus or Purchas his pilgrimes...*, vol. III, Glasgow, 1905, pp. 343-354.

A.C. (ed.), "Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia", in *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXX, Janeiro-Março 1990, pp. 109-124.

A.C. (ed.), "Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia", in *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXXI, Janeiro-Março 1991, pp. 87-161.

A.C. (ed.), "Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia", in *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXXIII, Outubro-Dezembro 1993, pp. 869-918.

ALBUQUERQUE, Luís de (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa, 1989.

"Beschrijvinghe van de tweede Voyagie... Onder den Heer Admirael Steven vander Hagen...", in Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaen...*, Amsterdão, vol. III, Amesterdão, 1646 (reedição fac-similada, 1970), relato I.

*Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, Nº 2, Lisboa, 1955.

BOOY, A. de (ed.), *De derde reis van de V.O.C. naar Oost-Indie onder het beleid van admiraal Paules van Caerden, uitgezeild in 1606*, 2 vols., Haia, 1968-1970.

BRITO, Bernardo Gomes de (ed.), *História Trágico-Marítima*, vol. II, Lisboa, 1972.

CARLETTI, Francesco, *Voyage autour du Monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, Paris, 1999.



COLENBRANDER, H.T., COOLHAAS, W.Ph. (ed.), *Jan Pietersz. Coen, bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*, 7 vols., Haia, 1919-1953.

COMMELIN, Izaäk (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, 4 vols., Amesterdão, 1646 (reedición fac-similada, 1970).

COOLHAAS, W.Ph. (ed.), *Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, vol. I, Haia, 1960.

COOLHAAS, W.Ph., (ed.), *Pieter van den Broecke in Azië*, 2 vols, Haia, 1962-1963.

COOLHAAS, W.Ph., vide COLENBRANDER, H.T., COOLHAAS, W.Ph.

CORTESÃO, Armando, MOTA, Avelino Teixeira da (ed.), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. V, Lisboa, 1987.

DAVIDS, Karel, vide PARMENTIER, Jan, DAVIDS, Karel, EVERAERT, John.

“De eerste Schipvaerd der Hollandsche Natie naer Oost-Indien...”, in Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. I, Amesterdão, 1646 (reedición fac-similada, 1970), relato II.

EVERAERT, John, vide PARMENTIER, Jan, DAVIDS, Karel, EVERAERT, John.

FOSTER, William (ed.), *The English factories in India, 1618-1621; a calendar of documents in the India office, British museum and Public record office*, Oxford, 1906.

FOSTER, William (ed.), *The English factories in India, 1622-1623; a calendar of documents in the India office and British museum*, Oxford, 1908.

“Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier”, in Luís de Albuquerque (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa, 1989, pp. 99-205.

HEERES, J.E. (ed.), *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia van passerende daer plaetse als over geheel Nederlandts-India, anno 1624-1629*, Haia, 1896.

HEERES, J.E. (ed.), *Corpus Diplomaticum Neerlandico-Indicum*, vol. I, Haia, 1907.

LAVAL, Pyrard de, *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales, 1601-1611*, 2 vols., Paris, 1998.

LEITE, José Gervásio (ed.), *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*, Lisboa, 1940.

LOBO, Jerónimo, *Itinerário e outros escritos inéditos*, Barcelos, 1971

MALDONADO, Maria Hermínia (ed.), *Relação das náos e armadas da Índia com os successos dellas que se puderam saber, para noticia e instrução dos curiozos, e amantes da historia da Índia*, Coimbra, 1985.

MOCQUET, Jean, *Voyage à Mozambique et Goa: la relation de Jean Mocquet (1607-1610)*, Paris, 1996.

MOTA, Avelino Teixeira da, vide CORTESÃO, Armando, MOTA, Avelino Teixeira da.

“Naufrágio da nau S. João Baptista no Cabo de Boa Esperança no ano de 1622”, in António Sérgio (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, vol. II, Lisboa, 1958, pp. 7-74.

“Naufrágio das naus S. José, S. Tereza e S. Carlos, 1625”, in Damião Peres (ed.), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I, Porto, 1937, pp. 17-20.

OPSTALL, M.E. van (ed.) *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612*, 2 vols. Haia, 1972.

PAIS, Simão Ferreira, *De Bartolomeu Dias a Vasco da Gama – as Famosas Armadas da Índia, 1496-1650*, Barcelos, 1997.

PARMENTIER, Jan, DAVIDS, Karel, EVERAERT, John (ed.), *Peper, Plancius en Porselein – De reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603*, Zutphen, 2003.

PATO, Raimundo António de Bulhão, RÊGO, António da Silva (ed.), *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, 10 vols., Lisboa, 1880-1982.

"Perda da nau "Conceição" em peleja com dezassete naus de turcos, 1621", in António Sérgio (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, vol. I, Lisboa, 1958, pp. 173-213.

PERES, Damião (ed.), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I, Porto, 1937.

PISSURLENCAR, Panduronga (ed.), *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I, Goa, 1953.

PURCHAS, Samuel (ed.), *Hakluytus posthumus or Purchas his pilgrimes...*, vol. III, Glasgow, 1905.

RÊGO, António da Silva (ed.), *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, Lisboa, 1962.

RÊGO, António da Silva, vide PATO, Raimundo António de Bulhão, RÊGO, António da Silva.

REIMÃO, Gaspar Ferreira, *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia Tirado do que Escreveu Vicente Rodrigues e Diogo Afonso, Agora Novamente Acrescentado por Gaspar Ferreira Reimão*, Lisboa, 1939.

RIETBERGEN, P.J.A.N. (ed.) *De eerste landvoogd Pieter Both (1568-1615)*, 2 vols., Zutphen, 1987.

RIVARA, J.H. da Cunha (ed.), *Archivo Portuquez Oriental*, fascículo I, parte I e II, fascículo III, Nova Goa, 1877, 1876 e 1861.

SANTOS, João dos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, Lisboa, 1999.

SÉRGIO, António (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, 2 vols., Lisboa, 1958.

SOUSA, Manuel de Faria e, *Ásia Portuguesa*, vol. VI, Porto, 1947.

SOUTO, A. Meyrelles do (ed.), "Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...", in *Studia*, nº 12, Lisboa, 1963, pp. 463-548.

"Tratado das batalhas do galeão "Santiago" no ano de 1602 e da nau "Chagas" no ano de 1593", in Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, vol. II, Lisboa, 1972, pp. 735-815.

UNGER, W.S. (ed.), *De Oudste Reizen van de Zeeuwen naar OostIndië, 1598 – 1604*, Haia, 1948.

"Waerachtigh verhael van de Schipvaerd op Oost-Indien ghedaen by de acht Schepen in den jare 1598...", in Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. I, Amesterdão, 1646 (reedição fac-similada, 1970), relato III.

#### Fontes secundárias

ALBUQUERQUE, Luís de (ed.), *Portugal no Mundo*, vols. III-V, Lisboa, 1989.

ALBUQUERQUE, Luís de, GUERREIRO, Inácio (ed.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, 1985.

APARÍCIO, João Paulo, APARÍCIO, Paula Pelúcia, "As Relações das Armadas e a Carreira da Índia: Contribuições para uma Análise Crítica", in Francisco Contente Domingues, Inácio Guerreiro (ed.), *Fernando Oliveira e o Seu Tempo – Humanismo e Arte de Navegar no Renascimento Europeu (1450-1650)*, Cascais, 1999, pp. 527-554.

APARÍCIO, Paula Pelúcia, vide APARÍCIO, João Paulo, APARÍCIO, Paula Pelúcia.

AZEVEDO, Maria de Fátima Ferros de, *Uma Viagem da Índia para o Reino em 1605-1607 – as Relações Inéditas de Nicolau da Orta Rebelo e de Antão de Mesquita* (policopiado), 2 vols., Lisboa, 1964.

BETHENCOURT, Francisco, CHAUDHURI, Kirti, *História da Expansão Portuguesa*, vol. II, Rio de Mouro, 1998.

BLACK, Jeremy, *European Warfare, 1494-1660*, Londres, 2002.

BLANCO, Maria Manuela Sobral, *Os Holandeses e o Império Oriental Português* (policopiado), 2 vols., Lisboa, 1975.

BLUSSÉ, Leonard, MOOR, Jaap de, *Nederlanders Overzee: De Eerste Vijftig Jaar 1600-1650*, Franeker, 1983.

BLUSSÉ, Leonard, WINIUS, George, "The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da Índia", in George Winius, *Studies on Portuguese Ásia, 1495-1689*, Aldershot, 2001, artigo IV.

BLUTEAU, Rafael, *Vocabulario portuguez e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botanico, brasilico...*, 10 vols., Coimbra-Lisboa, 1712-1728.

BOXER, C.R., "Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVII", separata do *Boletim da Agência Geral das Colónias*, nº 52, 1929, Lisboa.

BOXER, C.R., "Dom Francisco da Gama, Conde da Vidigueira, e a sua viagem para a Índia no ano de 1622", separata dos *Anais do Club Militar Naval*, nºs 5-6, Maio-Junho 1930, Lisboa.

BOXER, C.R., *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, Londres, 1965.

BOXER, C.R., *From Lisbon to Goa, 1500-1750*, Londres, 1984.

BOXER, C.R., "On a Portuguese Carrack's Bill of Lading in 1625", in *From Lisbon to Goa, 1500-1750*, Londres, 1984, artigo VII.

BOXER, C.R., *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia*, Londres, 1984.

BOXER, C.R., "War and trade in the Indian Ocean and the South China Sea, 1600–1650", in *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia*, Londres, 1984, artigo VI.

BOYAJIAN, James C., *Portuguese Trade in Asia under the Haubsburgs, 1580-1640*, Baltimore, 1993.

BRUIJN, Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, 1990.

BRUIJN, Jaap. R., GAASTRA, Femme S., SCHOFER, Ivo., (ed.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, 3 vols., Haia, 1979-1987.

BRUIJN, Jaap R., GAASTRA, Femme S. (ed.), *Ships, Sailors and Spices. East India Companies and Their Shipping in the 16th, 17th, and 18th centuries*, Amsterdão, 1993.

BRUIJN, Jaap R. et al., *Roemrucht Verleden – De Staten-Generaal en de V.O.C.*, Haia, 2002

CHAUDHURI, Kirti, vide BETHENCOURT, Francisco, CHAUDHURI, Kirti.

COSTA, Leonor Freire, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa*, Cascais, 1997.

DISNEY, A.R., *Twilight of the Pepper Empire – Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge, Massachussets, 1978.

DOMINGUES, Francisco Contente, *A Carreira da Índia*, Lisboa, 1998.

DOMINGUES, Francisco Contente, *Os navios do Mar Oceano: teoria e empíria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 2004.

DOMINGUES Francisco Contente; BARRETO, Luís Filipe (ed.), *A Abertura do Mundo: Estudos de História dos Descobrimentos Europeus em Homenagem a Luís de Albuquerque*, vol. II, Lisboa, 1987.

DOMINGUES, Francisco Contente, GUERREIRO, Inácio, "D. António de Ataíde, Capitão-Mor da Armada da Índia de 1611", in Francisco Contente Domingues, Luís Filipe Barreto (ed.), *A Abertura do Mundo: Estudos de História dos Descobrimentos Europeus em Homenagem a Luís de Albuquerque*, vol. II, Lisboa, 1987, pp. 51-72.

DOMINGUES, Francisco Contente, GUERREIRO, Inácio, "A Evolução da Carreira da Índia até aos Inícios do Século XVII", in Luís de Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, vol. IV, Lisboa, 1989, pp. 105-130.

DOMINGUES, Francisco Contente, GUERREIRO, Inácio (ed.), *Fernando Oliveira e o Seu Tempo – Humanismo e Arte de Navegar no Renascimento Europeu (1450-1650)*, Cascais, 1999.

DUNCAN, Bentley, "Navigation between Portugal and Asia in the sixteenth and seventeenth centuries", in E.J. van Kley e C.K. Pullapilly (ed.), *Asia*

*and the West. Encounters and exchanges from the age of exploration*, Notre Dame, Indiana, 1986, pp. 3-25.

EBBEN, Maurits A., "El ataque de van der Does a Canarias y la expansión neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII", in Antonio de Béthencourt Massieu (ed.), *IV centenario del ataque de van der Does a Las Palmas de Gran Canaria* (1999), Las Palmas, 2001, pp. 147-165.

EMMER, P.C., "La Primera Guerra Global. Los Holandeses contra los Ibéricos en Asia, África y el Nuevo Mundo. 1590-1609", in Antonio de Béthencourt Massieu (ed.), *IV centenario del ataque de van der Does a Las Palmas de Gran Canaria* (1999), Las Palmas, 2001, pp. 479-502.

ENTHOVEN, Victor, *Zeeland en de opkomst van de Republiek – Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*, Leiden, 1996.

ENTHOVEN, Victor, "Van Steunpilaar tot Blok aan het Been: De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Unie", in Gerrit Knaap e Ger Teitler (ed.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen Oorlog en Diplomatie*, Leiden, 2002, pp. 35-58.

FRUTUOSO, Eduardo, vide GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo, LOPES, António.

GAASTRA, Femme S., *De Geschiedenis van de VOC*, 4ª edição, Zutphen, 2002.

GAASTRA, Femme S., vide BRUIJN, Jaap R., GAASTRA, Femme S.

GAASTRA, Femme .S, vide BRUIJN, Jaap .R., GAASTRA, Femme .S, SCHOFFER, Ivo.

GLETE, Jan, *Warfare at Sea, 1500-1650 – Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Londres, 2000.

GODINHO, Rui, *A Carreira da Índia: Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649)* (policopiado), Lisboa, 2000.

GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2ª edição, 4 vols., Lisboa, 1981-1983.

GODINHO, Vitorino Magalhães, *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XVI-XVIII*, Lisboa, 1990.

GODINHO, Vitorino Magalhães, "Os portugueses e a Carreira da Índia 1497-1810", in *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XVI-XVIII*, Lisboa, 1990, pp. 333-374.

GUERREIRO, Inácio, vide ALBUQUERQUE, Luís de, GUERREIRO, Inácio.

GUERREIRO, Inácio, vide DOMINGUES, Francisco Contente, GUERREIRO, Inácio.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa, "As tentativas de intromissão da França (1503-1560)", in Luís de Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, Lisboa, 1989, vol. III, pp. 248-261.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa, *O grande livro da pirataria e do corso*, Lisboa, 1997.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa, "O declínio português no Índico e a hegemonia holandesa (1596-1650)", in *Clio*, nova série – 10, 1º semestre de 2004, Lisboa.

GUILMARTIN, John, *Galleons and Galleys*, Londres, 2002.

GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo, LOPES, António, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1998.

HEIJER, Henk den, "De Staten-Generaal en de Oprichting van de V.O.C.", in Jaap R. Bruijn et al., *Roemrucht Verleden – De Staten-Generaal en de V.O.C.*, Haia, 2002, pp. 8-23.

HEIJER, Henk den, *De geschiedenis van de WIC*, 2ª edição, Zutphen, 2002.

HESPANHA, António Manuel (ed.), *Nova História Militar de Portugal*, vol. II, Rio de Mouro, 2004.

HOEVEN, Marco van der (ed.), *Exercise of Arms – Warfare in the Netherlands (1568-1648)*, Leiden, 1997.

ISRAEL, Jonathan I., *La República Holandesa y el Mundo Hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997 (edição original em inglês: 1982).

ISRAEL, Jonathan I., *Empires and Entrepots – The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews*, Londres, 1990.



ISRAEL, Jonathan I., "Spain, the Spanish embargoes, and the struggle for the mastery of world trade, 1585-1660", in *Empires and Entrepots – The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews*, Londres, 1990, pp. 189-212.

JONGE, J.K.J. de, *De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost Indie*, vol. III, Haia, 1865.

JESUS, João C. Da Silva de, *As Armadas do Sul – a Navegação Militar no Índico Oriental, 1580-1607* (policopiado), Lisboa, 1998.

KLEY, E.J., PULLAPILLY, C.K., *Asia and the West. Encounters and exchanges from the age of exploration*, Notre Dame, Indiana, 1986, pp. 3-25.

KNAAP, Gerrit, TEITLER, Ger (ed.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen Oorlog en Diplomatie*, Leiden, 2002.

LEITÃO, Humberto, LOPES, J. Vicente, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 2ª edição, Lisboa, 1974.

LOO, Ivo van, "For freedom and fortune. The Rise of Dutch privateering in the first half of the Dutch Revolt, 1568-1609", in Marco van der Hoeven (ed.), *Exercise of Arms – Warfare in the Netherlands (1568-1648)*, Leiden, 1997, pp. 173-195.

LOPES, António, vide GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo, LOPES, António.

LOPES, J. Vicente, vide LEITÃO, Humberto, LOPES, J. Vicente.

MACLEOD, N., *De Oost-Indische Compagnie als Zeemogendheid in Azië*, 2 vols., Rijswijk, 1927.

MASSIEU, Antonio de Béthencourt (ed.), *IV centenario del ataque de van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999)*, Las Palmas, 2001.

MATOS, Artur Teodoro de, "A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no Século XVI", in Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (ed.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, 1985, pp. 63-72.

MATOS, Artur Teodoro de, *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI (Novos Elementos para o seu Estudo)*, separata da Academia de Marinha, Lisboa, 1990.

MATOS, Artur Teodoro de, *Na Rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa*, Macau, 1994.

MATOS, Artur Teodoro de, THOMAZ, Luís Filipe, *A Carreira da Índia e as rotas dos estreitos*, Angra do Heroísmo, 1998.

MEILINK-ROELOFSZ, M.A.P., *De Vestiging der Nederlanders ter Kuste Malabar*, Haia, 1943.

MEILINK-ROELOFSZ, M.A.P., *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, Haia, 1962.

MONTEIRO, Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vols. IV-V, Lisboa, 1993-1994.

MOOR, Jaap de, vide BLUSSÉ, Leonard, MOOR, Jaap de.

*Nossa Senhora dos Mártires – a Última Viagem*, Lisboa, 1998.

PIJL-KETEL, C.L. van der, KIST, J.B. (ed.), *The Ceramic Load of the 'Witte Leeuw' (1613)*, Amsterdão, 1982.

PULLAPILLY, C.K., vide KLEY, E.J., PULLAPILLY, C.K.

QUINTELA, Ignacio da Costa, *Annaes da Marinha Portuguesa*, parte I, memória IV, Lisboa, 1975.

RODGER, N.A.M., *The Safeguard of the Sea – A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, 1997.

RODRIGUES, Vítor, “A guerra na Índia”, in António Manuel Hespanha (ed.), *Nova História Militar de Portugal*, vol. II, Rio de Mouro, 2004, pp. 198-223.

ROEVER, Arend de, *De jacht op Sandelhout - De VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw* Zutphen, 2002.

SANTEN, H.W. van, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*, Leiden, 1982.

SANTOS, Maria Emília Madeira, “O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620”, separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1985, Coimbra.

SCHOFER, Ivo, vide BRUIJN, Jaap R., GAASTRA, Femme S., SCHOFER, Ivo.

SOUSA, Alfredo Botelho de, *Subsídios para a história militar marítima da Índia: 1585-1669*, vols. I-III, Lisboa, 1930-1953.

STENUIT, Robert, "The Eastindiaman The Witte Leeuw", in C.L. van der Pijl-Ketel, J.B. Kist (ed.), *The Ceramic Load of the 'Witte Leeuw' (1613)*, Amsterdão, 1982, pp. 15-27.

SUBRAHMANYAM, Sanjay, "A intervenção inglesa na Índia (1604-1623). O ataque às Molucas pelos Holandeses" in Luís Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, Lisboa, 1989, vol. V, pp. 27-37.

SUBRAHMANYAM, Sanjay, *Comércio e Conflito – a Presença Portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*, Lisboa, 1994 (edição original em inglês: 1990).

SUBRAHMANYAM, Sanjay, "A Empresa de Paleacate: o Conflito Luso-Holandês no Sueste da Índia, 1610-1640", in *Comércio e Conflito – a Presença Portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*, Lisboa, 1994 (edição original em inglês: 1990), pp. 201-225.

SUBRAHMANYAM, Sanjay, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: a Political and Economic History*, Londres, 1993.

TEITLER, Ger, vide KNAAP, Gerrit, TEITLER, Ger.

TERPSTRA, H., *De Opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*, Haia, 1918.

VEEN, Ernst van, *Decay or Defeat? – An Inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, 2000.

VIDAGO, João, *Calendário das Armadas da Índia (1497-1640)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, nºs 4-6 e 7-9, Abril-Junho e Julho-Set., 1975, Lisboa.

VINK, Mark, vide WINIUS, George, VINK, Mark.

WINIUS, George, *Studies on Portuguese Ásia, 1495-1689*, Aldershot, 2001.

WINIUS, George, "Luso-Nederlandse Rivaliteit in Azië", in Gerrit Knaap e Ger Teitler (ed.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen Oorlog en Diplomatie*, Leiden, 2002, pp. 105-130.

WINIUS, George, VINK, Mark, “South India and the China Seas: how the VOC shifted its weight from China and Japan to India around A.D. 1636”, in George Winius, *Studies on Portuguese Ásia, 1495-1689*, Aldershot, 2001, artigo X.

WINIUS, George, vide BLUSSÉ, Leonard, WINIUS, George.

## Índice

Introdução	2.
1. O curso e a Carreira da Índia no período filipino: o estado da questão	4.
2. 1595-1602: os primeiros encontros	15.
2.1. O princípio	17.
2.2. 1600: a <i>S. Simão</i> em Santa Helena	18.
2.3. 1602: a perda do <i>Santiago</i>	24.
2.4. 1599: a expedição de van der Does	37.
3. 1602-1609: expedições holandesas ao Índico Ocidental e a águas ibéricas	40.
3.1. 1604: a expedição de van der Hagen	42.
3.2. 1606-1607: as expedições de Haultain e van Heemskerck	49.
3.3. 1607: a expedição de van Caerden	55.
3.4. 1608: a expedição de Verhoeff	68.
3.5. Os efeitos dos ataques holandeses em contexto: as armadas de 1604-1608	83.
4. 1609-1621: anos de encontros acidentais	88.
4.1. 1613: o afundamento do <i>Witte Leeuw</i>	88.
4.2. Outros encontros	92.
4.3. Uma trégua inconsequente e as prioridades da V.O.C.	93.
5. 1622-1623: retoma das expedições ao Índico Ocidental e bloqueio de Goa	101.
5.1. 1622: a perda da <i>S. João Baptista</i>	101.
5.2. 1622-1623: a expedição de Dedel	105.
5.2.1. De Batávia a Moçambique	105.

	5.2.2. As perdas da S. José, da St. <sup>a</sup> Teresa e da S.	
Carlos		110.
	5.2.3. De Moçambique a Goa	117.
	5.2.4. O bloqueio de Goa	121.
	5.3. 1625: a perda da <i>Conceição</i>	129.
	5.4. Os efeitos dos ataques anglo-holandeses em contexto:	
as armadas de 1619-1624		
	131.	
	6. Os efeitos do corso em contexto: o movimento da Carreira da	
Índia em 1598-1625		
	137.	
	Conclusão	149.
	Apêndice bibliográfico: fontes para o movimento da Carreira da	
Índia em 1598-1624		162.
	Abreviaturas	166.
	Bibliografia	167.